Heft 2 u. 3. Band XXIII.

Deutsche Geographische Blätter.

(Begründet 1877 durch Dr. M. Lindeman.)

Herausgegeben von der

Geographischen Gesellschaft in Bremen

durch

Prof. Dr. **A. Oppel** und Prof. Dr. **W. Wolkenhauer.**

Diese Zeitschrift erscheint vierteljährlich.

Abonnements-Preis 8 Mark jährlich.

BREMEN.

Kommissions-Verlag von G. A. v. Halem.

1900.

Inhalt.



Heft 2 u. 3. Deutsche Band XXIII.

Geographische Blätter.

Herausgegeben von der

Geographischen Gesellschaft in Bremen.

Beiträge und sonstige Sendungen an die Redaktion werden unter der Adresse **Geographische Gesellschaft in Bremen** erbeten.

Kohlenstationen und Flottenstützpunkte.

Von Dr. **O. Fulst**, Bremen.

Zu der Frage der Proviant- und Munitionsversorgung einer kriegführenden Heeresmacht gesellt sich bei einer kriegführenden Flotte die Frage der Kohlenversorgung. Ja diese ist hier sogar die allerwichtigste, denn einerseits kann auf den Schiffen an Proviant und Munition leicht soviel mitgenommen werden, dafs ein vorzeitiger Verbrauch nicht zu befürchten ist, andererseits ist ein Schiff, dem die Kohlen ausgegangen sind, ebenso hilflos wie eine Truppe, die sich verschossen hat. In einem Seekriege in den heimischen Gewässern oder in ihrer Nähe kann der Kohlenersatz verhältnismäfsig leicht in einem Hafen des Mutterlandes bewerkstelligt werden; auch kann man einer Flotte Kohlen in besonderen Dampfern nachsenden. Allerdings ist es im allgemeinen nicht möglich, auf offener See die Kohlen von Schiff zu Schiff überzuladen, das wird sich nur gelegentlich unter dem Schutze der Küste bei ganz ruhiger See und ganz ruhigem Wetter bewerkstelligen lassen. Man wird also, um auf diese Weise seinen Kohlenvorrat ergänzen zu können, ebenfalls einen Hafen oder wenigstens eine geschützte Reede anlaufen müssen.

Viel schwieriger gestaltet sich der Kohlenersatz, wenn die Schiffe die heimischen Küsten verlassen und in fernen Gewässern kämpfen müssen. An ein Übernehmen von Kohlen auf offenem Ozean ist selbstverständlich gar nicht zu denken; in neutralen Häfen werden Kriegsschiffen der kriegführenden Parteien nur so viel Kohlen gegeben, als zum Erreichen des nächsten eigenen Hafens notwendig ist. Wenn man auf der Marschroute keine eigene Kohlenstationen besitzt, so liegt die einzige Möglichkeit, den Kriegsschauplatz überhaupt zu erreichen, darin, der Flotte Kohlendampfer mitzugeben, aus

denen die Schiffe ihren Kohlenvorrat unter dem Schutz der Küste ergänzen. Hiermit ist aber ein ungeheurer Zeitverlust nicht nur während des Marsches, sondern vor allen Dingen während des Bunkerns verbunden, und man weiſs nicht, ob nicht auch von den Neutralen Schwierigkeiten bereitet werden. Unter Umständen wird die einzige Möglichkeit, den fernen Kriegsschauplatz mit Sicherheit zu erreichen, darin bestehen, die Kriegsschiffe durch besondere Kohlenschiffe schleppen zu lassen. Wie viele kostbare Zeit wird auf die Weise aber verloren gehen!

Die Schwierigkeiten mehren sich, wenn die Schiffe auf dem Kriegsschauplatze angekommen sind. Die Kohlenversorgung in neutralen Häfen wird hier auf erhöhte Schwierigkeit stoſsen. Etwa mitgenommene Kohlendampfer bedürfen eines besonderen Schutzes, was gleichbedeutend mit einer Schwächung der eigenen Machtmittel ist. Selbst wenn es gelungen sein sollte, an einem dazu geeigneten Orte eine schwimmende Kohlenstation zu errichten, so wird die *Langsamkeit*, mit der die Kohlenversorgung vor sich gehen wird, die Schlagfertigkeit der Flotte stark beeinträchtigen, ja der Erfolg kann dadurch sogar ernstlich in Frage gestellt werden, wie es der spanisch-amerikanische Krieg gelehrt hat. Hätte Cervera in Santiago in schnellerer Zeit, als es thatsächlich möglich war, seinen Kohlenersatz bewerkstelligen können, so würde es ihm gelungen sein, diesen Hafen vor der Einschlieſsung zu verlassen, und wenn auch bei dem unglaublichen Zustande der spanischen Flotte ein wesentlich anderer Ausgang des Krieges kaum zu erwarten gewesen wäre, so würde doch die Vernichtung der spanischen Macht nicht so vollständig gewesen sein.

Aber setzen wir selbst den günstigen Fall, die Kohlenversorgung vollzöge sich in befriedigender Weise, so wird die an entfernten feindlichen Gestaden kämpfende Flotte, wenn sie keinen als Operationsbasis dienenden Stützpunkt in der Nähe findet, durchschlagende Erfolge nur in den seltensten Fälle erringen können. Wird die Flotte einmal geschlagen, so ist sie so gut wie vernichtet, denn sie findet keinen Ort, wohin sie sich zurückziehen, sich sammeln kann, um die erlittenen Schäden auszubessern und für einen neuen Offensivstoſs Kräfte zu sammeln. Aber selbst wenn sie in einer Schlacht siegreich gewesen ist, so wird sie wahrscheinlich nicht imstande sein, ohne Stützpunkte einen entscheidenden Erfolg zu erzielen, da sie ihren Sieg nicht voll ausnutzen kann. Es leuchtet das ein, wenn man bedenkt, daſs auch eine siegreiche Flotte, wenn sie nicht einem ganz untergeordneten Gegner gegenübergestanden hat, schwer

havariert sein wird. Diese Schäden müssen repariert werden, bevor die Schiffe zu neuen Operationen verwendbar sind. Ohne Stützpunkte, die für solche Fälle Vorkehrungen getroffen haben, ist aber eine solche Reparatur einfach unmöglich, wenn nicht etwa der Sieg ein so entscheidender gewesen ist, dafs die feindlichen Häfen der siegreichen Flotte offenstehen. Dafs das Bewufstsein, einen Stützpunkt im Rücken zu haben, das Vertrauen, die Zuversicht stärkt, braucht nicht besonders betont zu werden, ebensowenig wie die Thatsache, dafs die Leitung der Kriegsoperationen beim Vorhandensein eines Stützpunktes leichter und sicherer ist als beim Mangel eines solchen. Einen weiteren Vorteil gewähren Stützpunkte, die in der Nähe des Kriegsschauplatzes liegen, dadurch, dafs sie die Bewegungsfreiheit des Feindes hemmen. Er kann sich den Ort für die Schlachten nicht mehr auswählen, wo es ihm gefällt, sondern mufs bei allen seinen Bewegungen auf die Stützpunkte des Gegners und auf die Gefahr, die ihm von dort her droht, Rücksicht nehmen. Ein Stützpunkt ist daher nicht nur gleichbedeutend mit einer Flotte, sondern er ist unter Umständen weit mehr wert. Durch ihn wird die Flotte erst wirksam und gewaltig, ohne ihn ist sie im Kriege auf die Dauer nicht kampfbereit zu erhalten. Eine kleine Flotte, die sich auf einen festen Punkt stützen kann, kann mehr leisten als eine grofse Flotte, der es an einem Rückhalt fehlt. Ja, man kann sogar soweit gehen, zu behaupten, dafs ein Seekrieg an einer weit entfernten feindlichen Küste nur dann Aussicht auf Erfolg haben kann, wenn ein fester Punkt als Operationsbasis und als Stützpunkt vorhanden ist.

Dafs Stützpunkte in fernen Ozeanen dazu beitragen, das Ansehen eines Volkes zu heben, seine Schiffahrt zu beleben und seinen Handel und damit seinen Wohlstand zu heben, hat in den letzten Jahren keine Nation besser erfahren als Deutschland. Mit der Errichtung derartiger fester Punkte in geeigneten Gegenden wird man also nicht allein eine etwaige Kriegführung erleichtern, man wird auch im Frieden grofsen Nutzen daraus ziehen.

Zweierlei Art sind die Stationen, deren ein Land, das die Herrschaft zur See haben will, bedarf. In der Nähe etwaiger Kriegsschauplätze, also vor allen Dingen dort, wo das Handelsinteresse des Landes ein sehr reges ist, müssen befestigte Häfen vorhanden sein, die nicht nur Kohlenstation sind, sondern auch geeignet sind, im Falle eines Seekrieges als Stützpunkt zu dienen. Nicht weniger wichtig ist es aber auch, dafs diese Punkte sowie alle auswärtigen Kolonien durch eine Reihe zwischenliegender Kohlenstationen mit

dem Mutterlande verbunden sind; auch diese müssen so befestigt sein, dafs sie einer feindlichen Seemacht widerstehen können, damit die Etappenstrafse im Falle eines Krieges gesichert ist. Indessen sind die Anforderungen, die an diese beiden Arten der Kohlenstationen gestellt werden, doch verschieden.

Bei einem Hafen, der im Kriegsfalle als *Stützpunkt* dienen soll, ist besonders Bedacht auf die *Lage* zu nehmen. Er mufs vor allen Dingen so liegen, dafs von ihm aus der Kriegsschauplatz leicht und ungehindert erreicht werden kann. Je weiter er vom Kriegsschauplatze entfernt liegt, um so weniger erfüllt er seinen Zweck. Da sich im Voraus nicht bestimmen läfst, in welcher Gegend sich der Kampf entwickeln wird, so folgt daraus — und das ist ein sehr wichtiger Punkt — dafs die Stellung wesentlich stärker wird, wenn statt einer einzigen Station mehrere räumlich getrennte vorhanden sind. Dieses bietet den weiteren Vorteil, dafs der Gegner gezwungen wird, seine Kraft zu zersplittern, um allen oder doch mehreren Stützpunkten entgegen zu treten.

Neben der Lage mufs die Güte des Hafens bei der Auswahl den Ausschlag geben, und zwar mufs darauf gesehen werden, dafs der Hafen grofs genug ist, eine eventuell in Aktion tretende Flotte aufnehmen zu können. Ist aufserdem noch Platz für eine gröfsere Anzahl von Handelsschiffen, die zur Herbeischaffung von Kriegsmaterial verwandt werden, oder die Schutz suchend den Hafen anlaufen, so ist das ein nicht zu unterschätzender Vorteil.

Ein jederzeit zugänglicher Hafen wird natürlich den Vorzug haben vor einem, der nur bei Hochwasser zugänglich ist, so dafs Häfen, vor denen sich eine Barre befindet, wenig geeignet sein werden. Grofse Fluthöhen und die damit zusammenhängenden starken Strömungen sind wegen der damit verbundenen Unsicherheit und Schwierigkeit sowohl beim Einlaufen wie beim Liegen unangenehme Beigaben für einen solchen Hafen, auf die man gern verzichtet.

Selbstverständlich mufs der Platz durch Befestigungen und Forts leicht zu schützen sein. Es werden sich infolgedessen Häfen mit schmaler Einfahrt, die besonders leicht zu schützen und durch Minen zu sperren sind, leicht in Stützpunkte verwandeln lassen. Wünschenswert ist es, dafs man von See her den Hafen nicht übersehen kann, damit die getroffenen Mafsnahmen dem Feinde verborgen bleiben, und damit eine Beschiefsung von See aus unmöglich oder doch unwirksam wird. Auf alle Fälle ist hierauf besonders zu sehen, denn in einem Hafen, der von See aus beschossen werden kann, kann niemals eine Flotte sicher liegen.

In dem als Stützpunkt dienenden Platze müssen sich natürlich auch alle Anlagen und Vorkehrungen finden zur Reparatur beschädigter Schiffe und zur schnellen und vollständigen Ausrüstung einer Flotte, in erster Linie also Trockendocks, Werften und Maschinenreparatur-Werkstätten nebst dem zugehörigen kundigen Personal. Da es zu kostspielig werden würde, solche Anlagen einzig und allein für den Gebrauch in Kriegszeiten oder nur für Kriegsschiffe zu schaffen, so wird man, wenn irgend angängig, diese Anlagen so machen, dafs sie auch von Handelsschiffen benutzt werden. Es ist dabei einerlei, ob sie von Staats wegen, oder von Privaten errichtet werden. Jedenfalls werden auf diese Weise ununterbrochen geschulte Arbeitskräfte vorhanden sein, die im Fall eines Krieges besonders wertvoll sind.

Reserve-Kriegsmaterial aller Art mufs in Arsenalen zur Verfügung stehen, genau wie in einem inländischen Kriegshafen. Besonderer Wert mufs auf die Vorkehrungen zur Kohlenversorgung der Schiffe gelegt werden. Dazu gehört zunächst, dafs ein grofses Kohlenlager unterhalten wird, das so grofs sein mufs, dafs während des Krieges ein Kohlenmangel nicht zu befürchten ist. Ist also zu besorgen, dafs während des Bestehens der Feindseligkeiten die Kohlenzufuhr abgeschnitten wird, so mufs dieses ständige Lager gröfser sein, als wenn diese Zufuhr stets gewährleistet ist, wie es z. B. der Fall sein wird, wenn die Zufuhr nicht auf den Seeweg angewiesen ist, sondern wenn aus dem Hinterlande eigene Kohlen herangebracht werden können. Die geringeren Kosten, die in diesem Falle mit der Beschaffung der Kohlen verbunden sind, sowie die Sicherheit mit der dies geschieht, sind Vorteile, die man sich gern bei der Anlage eines Stützpunktes zu Nutzen macht. Es kommt noch hinzu, dafs solche Häfen die beste Aussicht haben, zu wichtigen Handelsplätzen zu werden; sie würden also in Friedenszeiten gewinnbringend sein, anstatt Kosten zu bereiten.

Das Kohlenlager allein genügt indessen nicht; es müssen auch Vorkehrungen getroffen sein, ein schnelles Übernehmen der Kohlen zu ermöglichen. Im Kriege ist Zeit nicht nur Geld, Zeit ist auch Macht; darum wird auf das schnelle Einnehmen der Kohlen in allen Kriegsmarinen besonderer Wert gelegt. Die eine Marine sucht es darin der anderen zuvorzuthun, und jeder Hafen, der in einem Seekriege als Kohlenstation Verwendung finden soll, wird mit den nötigen maschinellen Einrichtungen versehen, die ein schnelles Übernehmen und Bunkern der Kohlen gewährleisten.

Die soeben aufgezählten Bedingungen mufs eine Station erfüllen, die in der Nähe eines Kriegsschauplatzes als Stützpunkt der kriegführenden Flotte bezw. als Operationsbasis dienen soll, und der infolgedessen ungefähr dieselbe Rolle zufällt wie im Inlande dem Kriegshafen. Geringere Anforderungen an die Festigkeit und Widerstandsfähigkeit wird man an solche Stationen stellen, die in erster Linie als Kohlenstationen zu gelten haben, um eine auf dem Marsche befindliche Flotte mit Kohlen zu versehen. Diese Stationen bedürfen unter Umständen sogar gar keines, oder nur eines sehr geringen Schutzes durch Festungswerke. Sie haben den Zweck, eine Verbindung des entfernten Kriegsschauplatzes (oder auch einer entfernten Kolonie) mit dem Mutterlande unabhängig von fremden Häfen zu ermöglichen bezw. zu erleichtern. Sie müssen daher in nicht zu grofsen Zwischenräumen auf einander folgen und so gelegen sein, dafs Schiffe, die zum Kriegsschauplatz gesandt werden, mit genügendem Kohlenvorrat daselbst ankommen, um, wenn nötig, sofort eingreifen zu können.

Hat man Schiffe mit grofsem Kohlenfassungsvermögen, so dürfen daher die Kohlenstationen weiter von einander entfernt sein, als wenn die Schiffe nur ein kleines Quantum Kohlen aufzunehmen vermögen. Bei der Konstruktion der Schiffe mufs daher auf die Verteilung der Kohlenstationen Rücksicht genommen werden. Nach Möglichkeit mufs das Kohlenfassungsvermögen so grofs gemacht werden, dafs die gröfste Entfernung zwischen zwei Kohlenstationen zurückgelegt werden kann, ohne frische Kohlen einzunehmen. In einem solchen Falle würde man vom Auslande ganz unabhängig sein. Von dieser Überlegung geleitet, bauen jetzt z. B. die Amerikaner ihre Schiffe mit Raum für Kohlen für eine Reise von 3500 bis 4000 Seemeilen, weil die gröfste Entfernung zwischen zwei aufeinander folgenden Kohlenstationen (von Hawaii bis Guam, den beiden Zwischenhäfen auf der Etappenstrafse San Francisco—Philippinen) etwa 3500 Seemeilen beträgt. Als wir früher nur Schiffe bauten zur Verteidigung unserer Küsten, konnte der Aktionsradius (mögliche Dampfstrecke bei 10 Knoten Fahrt) klein sein, jetzt, da wir Schiffe für den Offensivkrieg sowie für die Verteidigung unserer Kolonien bauen, müssen wir bei dem fast gänzlichen Mangel an Kohlenstationen auf ein kolossal grofses Kohlenfassungsvermögen bedacht sein. Die in den letzten Jahren erbauten Schiffe haben daher auch einen aufsergewöhnlich grofsen Aktionsradius, die neuesten Linienschiffe einen von 5000 Seemeilen, die grofsen Kreuzer sogar einen solchen von 6000 bis 6500 Seemeilen. Mit einem weiteren Ausbau

unseres Systems von Kohlenstationen könnten unsere Schiffe mit einem geringeren Aktionsradius aus; der dadurch ersparte Raum könnte in anderer Weise nutzbar gemacht werden.

Das einzige Land, das mit weitschauendem Blick seit langen Jahren neben dem Ausbau seiner Kolonien auf den Ausbau seiner Stützpunkte und Kohlenstationen bedacht gewesen ist, und das noch heutigen Tags keine Opfer scheut, das schon vorhandene vorzüglich angelegte System zu vervollkommnen und zu verstärken, ist England, das dieses Ziel mit der gröfsten Energie und der ihm eigenen Rücksichtslosigkeit verfolgt. Frankreich, die nächste Seemacht, giebt sich zwar neuerdings viele Mühe, seine Macht auf dem Ozean zu bestärken, es verfügt auch über schöne Kolonien und ein leidlich gutes System von Kohlenstationen, aber die Sünden früherer Jahre sind nicht so leicht wieder gut zu machen, es steht weit hinter England zurück. Deutschland, das zu allerletzt Kolonien erworben hat, das erst in der allerneusten Zeit Wert darauf gelegt hat, als Seemacht zu gelten, kann natürlich den Vergleich mit jenen beiden nicht aushalten; einen Ausbau seiner festen Punkte in fernen Meeren mufs es sich für die Zukunft vorbehalten.

Das englische System der Stützpunkte und Kohlenstationen, das ein bis ins kleinste Detail durchgeführtes, bewunderungswürdiges Werk ist, und das die Gesichtspunkte, die bei der Auswahl derartiger Stationen mafsgebend sein müssen, klar zur Anschauung bringt, möge im folgenden zunächst der Gegenstand unserer Betrachtung sein.

Wenden wir unsern Blick zunächst nach den Küsten Amerikas, wo England einerseits eine Reihe wertvoller Kolonien besitzt, und wo andererseits die Gefahr eines Krieges stets vorhanden ist, und zwar eines Krieges, der für England die verhängnisvollsten Folgen haben kann, da er nicht allein einen grofsen Teil des englischen Handels unterbinden würde, sondern auch den Verlust Canadas, der Kornkammer Englands, zur Folge haben könnte.

Ein Krieg Englands mit den Vereinigten Staaten würde wegen der Nähe Canadas zwar kein reiner Seekrieg sein, sondern dem Heere würde auch eine wichtige Rolle zugeteilt werden; die Entscheidung würde aber sicherlich auf dem Wasser fallen. In welcher Weise hat sich England durch Anlage von Stützpunkten auf einen solchen Krieg vorbereitet?

Im Norden beginnend, begegnen wir zuerst *Neufundland*, der Brücke zwischen England und Amerika. Da die Entfernung zwischen ihm und Irland nur etwa 2600 Seemeilen beträgt, so werden moderne Schiffe mit einigermafsen grofsem Aktionsradius daselbst mit einem

genügenden Kohlenvorrat ankommen, um noch längere Zeit aktionsfähig zu sein, ohne frische Kohlen einnehmen zu müssen. Obwohl die Häfen Neufundlands nicht befestigt sind, würden sie doch im Falle der Not aufser Kohlenstationen auch leidlich gute Stützpunkte abgeben, da mehrere von ihnen sich leicht zur Verteidigung herrichten lassen.

Ein wichtigerer Stützpunkt, und schon jetzt als solcher eingerichtet, ist der in Neu-Schottland gelegene vorzügliche Hafen von *Halifax*, der nur von wenigen Kriegshäfen der Welt an Güte und Widerstandsfähigkeit übertroffen wird, und der wegen seiner in unmittelbarer Nähe des Hafens gelegenen unerschöpflichen Kohlenlager als Stützpunkt besonders geeignet ist. Er hat nur den einen Nachteil, dafs er von der Landseite gar nicht befestigt ist, so dafs er bei einem etwaigen Aufstand der Bewohner für die Flotte voraussichtlich verloren sein würde.

Frei von diesem Nachteil und noch weit günstiger gelegen ist der stärkste, schier unüberwindliche Stützpunkt der Engländer in einem Kriege mit Nord-Amerika — die *Bermudas*, eine durch Korallenriffe natürlich befestigte Inselgruppe von fünf gröfseren und vielen kleinen Inseln und Inselchen. Der Haupthafen liegt im Norden; die schmale Einfahrt zu ihm wird durch zwei äufserst starke modern eingerichtete Forts geschützt. Sämtliche wichtigere Inseln sind befestigt und gesichert gegen einen Angriff, von welcher Seite er auch kommen mag. Gewaltige Arsenale und Kohlendepots sowie ein Schwimmdock nebst den zur Reparatur von Schiffen nötigen Werkstätten, ein grofses Hospital, kurz alles ist vorhanden, was eine kriegführende Flotte bedarf, um stets kampfbereit und gerüstet zu sein. Die Lage dieser Inselgruppe ist wie für einen Stützpunkt geschaffen. Der Mitte der Ostküste der Vereinigten Staaten vorgelagert, sind alle Punkte dieser Küste in verhältnismäfsig kurzer Zeit von dort zu erreichen. Die Entfernung nach New York beträgt etwas über 700 Meilen, nach Savannah und Charleston etwa 750 Meilen und bis zur Südspitze von Florida etwa 900 Meilen. Wo also auch an der Küste der Krieg entbrennen möge, der Schauplatz ist bequem von den Bermudas aus zu erreichen. Diese günstige Lage sowie die aufserordentliche Widerstandsfähigkeit der Inselgruppe haben die Engländer veranlafst, sie zum Hauptstützpunkt im nordatlantischen Ozean auszubauen.

Aber damit sind die festen Stellungen Englands noch nicht erschöpft, auch Zentral-Amerika und die westindischen Meere beherrscht Albion. Der Zugang zum mexikanischen Golf wird

beherrscht durch die *Bahamagruppe*, auf der sich ebenfalls Kohlenstationen, Arsenale, Docks u. s. w. befinden, so dafs daselbst im Kriege eine Flotte einen starken Rükhalt finden kann. Seitdem sich indessen Nordamerika Cubas bemächtigt hat, ist Englands Macht im mexikanischen Golf zurückgegangen. Dagegen hat es im Karaibischen Meere noch unbedingt das Übergewicht über alle anderen Mächte. Die östlichen Inseln der Bahamagruppe sind der Windward-Passage zwischen Cuba und Haiti vorgelagert, eine Reihe wichtiger Inseln der *kleinen Antillen* nebst *Trinidad* bewachen die östliche Einfahrt und den Mittelpunkt dieses Meeres bildet *Jamaica* mit seiner wohlbefestigten Hauptstadt *Kingston*, die in einem eventuellen Kriege die gegebene Operationsbasis ist. Ein kleines Gebiet des Festlandes — *Britisch Honduras* — befestigt die englische Stellung im Westen des Karaibischen Meeres.

Süd-Amerika gegenüber ist die englische Stellung wesentlich schwächer. Nur ganz im Norden besitzt es feste Punkte in den *kleinen Antillen*, in *Trinidad* und in *Britisch Guyana*. Von hier bis zur Südspitze Amerikas fehlen englische Besitzungen ganz und gar. Dafs es aber England von jeher verstanden hat, die wichtigsten Punkte, die die Haupthandelsstrafsen und Seewege beherrschen, an sich zu reifsen, sehen wir daran, dafs es auch die *Falklands-Inseln*, östlich der Magellanstrasse unter seine Herrschaft gebracht hat. Diese Inseln würden in einem Kriege mit einem der südamerikanischen Staaten sowohl der Ostküste wie der Westküste von grofser Wichtigkeit sein. Also auch dort hat England seine sichere Operationsbasis.

Neben Canada sind Englands wichtigste Kolonien in erster Linie Indien, daneben Australien und Süd-Afrika. Auf die sichere Verbindung dieser wertvollen Besitzungen, denen England in erster Linie seinen Wohlstand verdankt, mit dem Mutterlande durch eine in geringen Abständen auf einander folgende Reihe von Kohlenstationen, die gleichzeitig in strategischer Beziehung die denkbar günstigste Lage haben, ist seit langer Zeit mit Geschick Bedacht genommen, so dafs heute die Sicherung der Etappenstrasse von den britischen Inseln nach jenen grofsen Kolonien als unerreichtes Muster für eine solche Sicherung gelten kann, und neben der grofsen und starken Flotte am besten die absolute Seegewalt Englands illustriert.

Indien ist auf drei Wegen zu erreichen. Der kürzeste Weg führt durch das Mittelmeer und den Suez-Kanal und hat eine Länge von rund 6000 Seemeilen; ein zweiter Weg, ursprünglich der wichtigste von allen, der aber auch heute noch von der aller-

gröfsten Bedeutung ist, führt um das Kap der guten Hoffnung und hat eine Länge von beiläufig 10 000 Seemeilen; ein dritter Weg, der allerdings kein reiner Seeweg und deshalb für uns von geringerer Bedeutung ist, führt über Canada und den Pacifischen Ozean.

Die Mittelmeerroute findet ihre erste Stütze in der etwa 1000 Seemeilen von England entfernten Feste von *Gibraltar*, das die schmale Einfahrt zum Mittelmeer sichert, ja beherrscht. Es ist nicht nur Kohlenstation sondern gleichzeitig ein gewaltiger, wenn auch nicht mehr wie einst uneinnehmbarer Stützpunkt in einem Seekriege, dessen Schauplatz das westliche Mittelmeer sein würde.

Zwischen dem westlichen und östlichen Becken des Mittelmeeres unweit der Einengung des Meeres zwischen der Westspitze Siciliens und dem Afrikanischen Kontinent liegt recht an der Strafse von Gibraltar nach dem Suez-Kanal das gewaltig befestigte *Malta*, das mit seinen grofsen Werftanlagen, seinen riesigen Arsenalen und Kohlendepots der erste Flottenstützpunkt Englands im Mittelmeer ist, wozu es sich wegen seiner zentralen Lage vorzüglich eignet. Es liegt fast genau in der Mitte zwischen Gibraltar und Port-Said, von denen es je etwa 1000 Seemeilen entfernt ist.

Die im östlichen Becken gelegene, zu England gehörige Insel *Cypern*, die nicht sonderlich befestigt ist, ist für die Sicherung des Etappenweges nach Indien höchstens als Flankendeckung von Bedeutung. Dagegen ist der Besitz *Ägyptens* für diese Sicherung von der gröfsten Wichtigkeit, da durch ihn die Herrschaft über den Suez-Kanal erleichtert, ja sogar erst ermöglicht wird; und der Suez-Kanal ist nun einmal der schwächste und wundeste Punkt auf diesem ganzen Wege. Englands Streben nach dem Besitze Ägyptens entspringt in erster Linie dem Wunsche, des meereverbindenden Kanals jederzeit sicher zu sein.

Der Kanal soll zwar nach einem französisch-englischen Abkommen in Kriegs- und Friedenszeiten neutrales Gebiet sein, und allen Handels- und Kriegsschiffen ohne Unterschied der Nationalität offen stehen. Wird aber nach diesem Abkommen in in einem grofsen Kriege gehandelt werden? Ich glaube, jede Partei, die die Macht dazu hat, wird sich des Kanals bemächtigen, um die Vorteile, die er bietet, allein zu geniefsen, und wird dem Gegner die Durchfahrt verweigern, schon aus dem Grunde, eine Sperrung des Kanals durch Versenkung von Schiffen zu vermeiden. England würde gewifs nicht einen Augenblick zögern, von seiner Macht nach dieser Richtung hin Gebrauch zu machen.

Die nächste englische Station nach dem Passieren des Kanals

liegt in und in der Nähe der Bab-el-Mandeb-Strafse. Die in dieser Meerenge gelegene stark befestigte Insel *Perim* beherrscht die Ausfahrt aus dem Roten Meere ähnlich wie Gibraltar die Einfahrt in das Mittelmeer. Das aufserhalb der Bab-el-Mandeb-Strafse gelegene *Aden* ist eine befestigte Kohlenstation von der gröfsten Bedeutung, da sie die letzte Station vor Indien ist. Die Entfernung von hier bis Bombay beträgt 1600, bis Colombo 2000 Seemeilen. Die auf diesem Wege gelegene Insel *Sokotra* steht ebenfalls unter englischer Herrschaft, ist aber nicht zur Kohlenstation gemacht worden. Würde man auch dort eine solche Station errichten, so würde man die letzte Strecke um etwa 500 Meilen abkürzen.

Um von *Colombo* aus weiter nach *Australien* zu kommen, können die Schiffe entweder die direkte Route durch den Indischen Ozean einschlagen, oder sie können dahin gelangen auf dem Wege über *Singapore*. Durch diesen wichtigen, die westliche Einfahrt in die China-See beherrschenden Hafen ist auch die Verbindung mit dem Stützpunkt der englischen Seemacht in Ost-Asien — mit *Hongkong* — gewährleistet.

Die durch das Mittelmeer führende Etappenstrafse nach Indien ist, wie schon bemerkt, wegen der Unsicherheit des Suez-Kanals keine, auf die man sich mit Vertrauen verlassen kann. Durch die Sperrung des Kanals würde aber die Verbindung Englands mit Indien nicht unterbrochen werden, denn auf die Sicherung der zweiten Etappenstrafse, die *um das Kap der guten Hoffnung* nach Indien führt, ist England mit derselben Sorgfalt bedacht gewesen, wie auf die Sicherung der ersten Strafse. Auf diesem allerdings nicht unerheblich weiteren Wege findet sich aber kein Punkt, der ähnliche Schwächen aufwiese wie der Suez-Kanal.

Auf diesem Weg bildet, wenn wir von Gibraltar absehen, das indessen auch nicht sehr weit vom Wege abliegt, *Freetown* in *Sierra Leone* die erste Etappe, die allerdings etwa 2500 Seemeilen von England entfernt ist. Es ist nicht nur Kohlenstation, sondern auch ein wichtiger und gut befestigter Stützpunkt, der bei allen Operationen im äquatorialen Teile des Atlantischen Ozeans eine wichtige Rolle spielen und selbst in einem Seekriege an der äquatorialen Küste Süd-Amerikas nicht ohne Bedeutung sein würde.

Von Freetown nach der Inselfeste *St. Helena*, dem wichtigsten Flottenstützpunkt im Süd-Atlantischen Ozean, das zwar an Bedeutung gegen früher verloren hat, als Etappenstation auf dem Wege nach Indien aber noch gute Dienste thut, beträgt etwa 1600 Seemeilen; die Insel ist daher eine sehr wichtige Zwischenstation auf dem Weg

nach dem Kaplande, um so wertvoller, als es wegen seiner isolierten Lage und seiner Unnahbarkeit vor Überfällen aufserordentlich geschützt ist.

Das *Kapland*, an der Südspitze Afrikas, mit verschiedenen leidlich guten, wenn auch keinem einzigen vorzüglichen Hafen, ist eins der wichtigsten Länder zur Befestigung der Seegewalt Englands. Seine Lage an der Grenze zweier Ozeane ist eine so günstige, dafs Englands Machtstellung durch den Verlust dieses Landes ganz gewaltige Einbufse erleiden würde, denn die Flotte, die dort stationiert ist, ist in gleicher Weise in Süd-Amerika, in Australien, in Indien, ja selbst in Ost-Asien verwendbar. Dafs von dort aus der alte — und wie wir gesehen haben sicherste — Weg nach Ost-Indien vollständig beherrscht wird, bedarf gar keiner Frage. Man kann es daher auch verstehen, dafs England keine Opfer gescheut hat, seine Stellung daselbst bis zum äufsersten zu befestigen. In dem Hafen von Kapstadt sowie in der False Bai, hauptsächlich aber in der Simons Bai sind daher Anlagen grofsen Stils geschaffen worden, die geeignet sind, die Stellung Englands bis zum äufsersten zu befestigen. Die vor nicht gar langer Zeit aufgefundenen reichlichen Kohlenlager dieses Landes erhöhen den Wert dieser Besitzung und haben die Bedeutung noch anderer Häfen — Port Elisabeth und East London — sowohl in handelspolitischer wie see-strategischer Beziehung zum Ausdruck gebracht.

Auch an der Ostküste Süd-Afrikas bedurfte England zur Sicherung seines Weges nach Indien sowie seiner Herrschaft im Indischen Ozean eines festen Punktes. Der mit grofsen Kosten hergerichtete Hafen von Port Natal (Durban) erfüllt diesen Zweck nur unvollkommen; daher der Wunsch nach dem Besitz der Delagoa Bai mit dem vortrefflichen Hafen von Lorenzo Marquez, dem besten an der ganzen Ostküste Afrikas, umsomehr, da gerade an dieser Stelle Englands Übergewicht durch die Nähe des unter französischer Herrschaft stehenden Madagaskar sowie der im Kanal von Moçambique gelegenen kleineren aber wichtigen und festen französischen Inseln am meisten gefährdet ist.

Vom Kaplande führen zwei Wege nach Indien; der eine durch den Moçambique Kanal über die *Seychellen*; der andere südlich von Madagaskar über *Mauritius*, „den Stern und Schlüssel des Indischen Meeres", von denen der letztere der bei weitem sicherste ist, denn Mauritius ist wiederum ein Stützpunkt erster Klasse, der zum grofsen Teil dazu beiträgt, Englands Seegewalt im Indischen Ozean zu begründen und zu befestigen.

Man sieht hieraus also, dafs die Seebeherrscherin Britannien ihre Macht auf alle wichtigenege, die 'Seew beherrschenden Punkte des Erdballs ausgedehnt und dadurch ihre Gewalt zur See derart befestigt hat, dafs es mit der besten Aussicht auf Erfolg den Kampf zur See aufnehmen kann, in welcher Gegend es auch immer sein mag. Nur wenige Punkte sind es, wo ihre Stellung der Stellung ihrer Rivalen nicht unbedingt überlegen ist. Zum Vergleich wollen wir auch die Stützpunkte der zweitgröfsten Seemacht — *Frankreichs* — in aller Kürze vor Augen führen.

An der amerikanischen Küste besitzen unsere westlichen Nachbaren aufser französisch *Guyana* mit *Cayenne* einige der kleinen Antillen, von denen die gröfsten *Guadeloupe* und *Martinique* sind; aufserdem der Südküste Neufundlands vorgelagert zwei kleine Inseln, *St. Pierre* und *Miquelon*, die aber — unbefestigt — für die Seekriegführung von geringer Bedeutung sind.

Die starke Stellung Frankreichs im westlichen Mittelmeerbecken darf nicht mit in den Kreis unserer Betrachtung hineingezogen werden, da die eigene Küste den Hauptstützpunkt bildet, Dagegen interessiert uns in hohem Grade die Sicherung der Verbindung mit den Besitzungen in Hinterindien — *Tongking* und *Annam* — sowie mit Madagaskar und den französischen Besitzungen in der Südsee.

Für die Verbindung mit Indien kommen auch für Frankreich die beiden Wege durch den Suez-Kanal und um das Kap der guten Hoffnung in Betracht, aber die Sicherung beider Wege ist mit der Sicherung der englischen Etappenstrafse gar nicht zu vergleichen.

Im ganzen östlichen Mittelmeerbecken ist Frankreich ohne Stützpunkt, ein Mangel, den es neuerdings wenigstens dadurch einigermafsen auszugleichen sucht, dafs es den unweit Tunis gelegenen Hafen von *Biserta*, der in seestrategischer Beziehung eine fast noch günstigere Lage als selbst Malta hat, zu einem festen Marine-Stützpunkt mit allen für den Seekrieg notwendigen Einrichtungen ausbaut. Englands Stellung im östlichen Becken ist aber trotzdem die stärkere, und es würde England ein leichtes sein, seinem Rivalen um die Herrschaft im Mittelländischen Meere den Suez-Kanal, der sein Entstehen französischem Genie und französischem Gelde verdankt, zu verschliefsen; viel leichter jedenfalls, als den Franzosen die Sperrung des Kanals für englische Schiffe werden würde.

Ist der Kanal offen, so findet Frankreich in dem eben aufserhalb der Bab-el-Mandeb-Strafse an der afrikanischen Küste gelegenen Hafen von *Obok* die nächste Kohlenstation in sehr günstiger Lage. Die Entfernung von Biserta bis hierher beträgt

heiten kleidete, ihren Anteil daran. Denn er begnügte sich keineswegs mit der Abschrift seiner Aufzeichnungen, sondern er suchte den Stoff möglichst anschaulich und in richtiger Gedankenfolge darzustellen. Trotz der erstrebten Wahrhaftigkeit ist es Dampier aber nicht überall gelungen, einen objektiven Standpunkt zu bewahren; z. B. bei seinen Schilderungen der Spanier Amerikas und ihres Verhältnisses zu den Eingeborenen, das ja bekanntlich sehr viel zu wünschen übrig liefs, kann er den Engländer nirgends verleugnen.

Zu einer richtigen Beurteilung seiner Werke mufs man die eigenartigen Umstände, denen sie ihr Entstehen verdanken, mitberücksichtigen. Es war für ihn unendlich viel schwieriger, die Ergebnisse seiner Reisen unter wissenschaftlichen Gesichtspunkten zu einem einheitlichen Ganzen zu verarbeiten, als für einen Forscher, der ausgezogen ist, um ganz bestimmte Ziele zu verfolgen, und der es in der Hand hat, sich um die Erreichung derselben zu bemühen. Dampier mufste sich, wenigstens auf seinen Jugendreisen und seiner Weltumseglung, mit dem begnügen, was ihm der Zufall an die Hand gab, so dafs er schliefslich eine ganze Masse wahllos zusammengetragener Beobachtungen besafs, die sich um die Orte reihten, welche er auf seinen Irrfahrten hatte besuchen können. Schon diese Art seiner Aufzeichnungen machte ihm eine eigentliche Disposition auch bei der späteren Redaktion unmöglich. Denn er besafs von einer Gattung viel, von einer andern wenig Material, das sich zudem auf ganz verschiedene Gebiete bezog, so dafs die einzelnen Abschnitte sehr ungleich und unvollkommen hätten werden müssen. Sodann wäre die Aufgabe auch für Dampier unlösbar gewesen. Denn er lebte noch in der sogenannten vorwissenschaftlichen Zeit, wo sein etwas älterer Landsmann Newton die allerdings schon gelockerten Fesseln, in denen die Naturwissenschaften bis dahin lagen, mit der Schärfe seines Geistes zu lösen begann. Eine gültige Ordnung war für die Gebiete, welche Dampier behandelte, meist noch nicht aufgestellt, und wenn eine bestand, so war es sehr die Frage, ob er sie beherrschte. Er begnügte sich daher mit der althergebrachten Disposition, die er selber folgendermafsen charakterisiert: „It (this Work) is composed of a mixt relation of Places and Actions, in the same order of time in which they occurred.“ (1. I. Preface.) So sehen wir denn beim Lesen seiner Reisebeschreibung die verschiedensten Bilder kaleidoskopartig an uns vorüberziehen. Um aber trotzdem das Aufsuchen bestimmter Punkte möglich zu machen, hat Dampier gut durchgearbeitete alphabetische Inhaltsverzeichnisse beigefügt. Das Fehlen einer wissenschaftlichen Anordnung hat dem

äufseren Erfolg seiner Werke gewifs nicht geschadet. Es hat den Leserkreis von den gebildeten Klassen auf die weniger gebildeten ausgedehnt. Dampier hat das gewollt; er sagt ausdrücklich, er habe nicht nur mit Rücksicht auf den kundigen Leser geschrieben, sondern auch für „persons no less sensible and inquisitive, tho' not so Learned and Experienced." (1. I. Pref.)[6]) Der fabelhafte Erfolg seiner Werke rechtfertigte seine Voraussicht. Man fand darin Belehrung und Unterhaltung in anziehender Weise gemischt; der englische Leser konnte sich mühelos über den Ursprung so mancher Erzeugnisse fremder Länder, mit denen beladen zahllose Handelsschiffe in die englischen Häfen einliefen und die schon begannen, zu den Bedürfnissen des täglichen Lebens zu gehören, unterrichten; doch die folgende Schilderung eines spannenden Abenteuers brachte dem Verstande eine willkommene Ablösung durch die Phantasie, wodurch das Interesse von Anfang bis zu Ende rege blieb.

Was von der Anlage im Grofsen gilt, ist nicht immer für das Einzelne mafsgebend gewesen. Dampier ist mehrmals absichtlich von seinem Grundplane abgewichen. Teils haben ihn dazu Gründe bewogen, die in der Natur der Sache selbst lagen, teils haben äufsere Umstände dabei mitgewirkt. Wenn er befürchten mufste, dafs bei der Behandlung von Gegenständen, die zwar unter eine Gattung fielen, die ihm aber an ganz verschiedenen Orten und zu ganz verschiedenen Zeiten begegnet waren, der Stoff allzusehr zerflatterte, und ein Verständnis dadurch erschwert werden könnte, so hat er ihn an eine Stelle zusammengerückt. Das auffallendste Beispiel hierfür ist sein Discourse of Winds, Breezes, Storms, Tides und Currents. Hier drängte die Eigenart der Materie gebieterisch auf eine gesonderte Behandlung. Denn einmal wäre durch eine zerstreute Beschreibung der einzelnen Beobachtungen ein Verständnis fast unmöglich geworden, dann aber auch hätte sie zu lästigen Wiederholungen geführt. Doch auch mitten im Text macht Dampier öfters Halt, um ein Thema zusammenfassend zu behandeln. So bei seiner eingehenden Beschreibung der Schildkröten, die er der ihres Hauptfundortes, der Galápagos, folgen läfst. (1. I. 103 ff.) Diese Tiere waren für die Freibeuter von unschätzbarer Wichtigkeit, da ihr Fleisch ihnen oft zur einzigen Nahrung dienen mufste, was einer genauen Behandlung derselben auch eine praktische Bedeutung gab. Dampier hatte sie schon vorher angetroffen, bei der Insel Blanquilla,

---

[6]) Kein Geringerer als Darwin ist ihm in dieser Darstellungsweise gefolgt. Des Naturalist's „Voyage round the World" erinnert den aufmerksamen Leser an vielen Stellen an die Berichte des berühmten Freibeuters.

doch geht er dort nicht näher auf sie ein. Handelte es sich hier um die Zusammenfassung von Einzelerscheinungen zu einer Gattung, so nötigte an anderen Stellen die möglichst allseitige Beleuchtung eines Gegenstandes zur Unterbrechung der fortlaufenden Reisebeschreibung. Besonders ist dies der Fall bei der Schilderung von Land und Leuten in Gebieten, wo er länger zu verweilen und eingehende Beobachtungen zu machen Gelegenheit hatte. In Betracht kommen hier hauptsächlich die Kapitel, die über Mindanao (1. I. 310—344), über Tongking (3. II. 18—85) und zum Teile auch die über Atjin handeln. (3. II. 120—143.) Die betreffenden Abschnitte sind aus dem Zusammenhang vollständig losgelöst und könnten als selbständige Abhandlungen gelten.

Gründe äufserer Art, welche die sich an die Zeitfolge bindende Disposition unterbrechen, haben in den Werken Dampiers der Beschreibung der Reisen nach der Campechebai ihre Stellung nach der Reise um die Welt verschafft, obgleich sie zeitlich weit davor lagen. Sie haben auch die Ausschaltung der Reise nach Tongking aus dem Zusammenhange veranlafst. Noch andere Auslassungen sind auf solche Gründe zurückzuführen; die fehlenden Beschreibungen von Gegenden, deren Kenntnis Dampier bei seinen Landsleuten voraussetzen zu können glaubte. In der Widmung seines Werkes über die australische Reise an den Grafen Pembroke schreibt er mit einer mehr byzantinischen als geistvollen Wendung, er habe so sehr darüber gewacht, dafs sich nicht etwa allgemein Bekanntes in das Buch einschleiche, — wenn sich überhaupt etwas der Kenntnis seiner Lordschaft entziehe, — dafs er nicht einmal alle Titel des Grafen angeführt habe.

Um eine Ausschaltung besonderer Art scheint es mir sich bei dem „Account of several Plants, collected in Brasil, New Holland, Timor and New Guinea“ (5. III. 155—161) zu handeln, den er dem ersten Teil seiner Reise nach Australien folgen liefs. Die Pflanzenbeschreibungen mit dem lateinischen Namenapparat weisen auf die Hülfe eines Fachgelehrten hin; und wir werden wohl nicht fehlgehen, wenn wir als denselben den Dr. Woodward annehmen, welchem Dampier die getrockneten Exemplare der von der Reise mitgebrachten Pflanzen übergeben hatte. (5. III. Pref.)

Die Abhandlung über Natal, (4. II. 108--112), welche Dampier seinem Discourse of Winds . . . . folgen läfst, hat, als vom Kapitän Woodes Rogers verfafst, mit seinen eigenen Werken direkt nichts zu thun. Er selbst ist niemals in Natal gewesen.

Zur Erläuterung und zum besseren Verständnis seiner Reisen versah Dampier seine Werke mit Karten. Teils sind es nur Über-

sichtskarten, welche dazu dienen sollen, in grofsen Zügen ein Bild von seinen Reisen zu geben, teils aber auch wertvolle Spezialkarten, in welche er seine eigenen Beobachtungen und Bestimmungen eintrug. Ebenso sollen Abbildungen zur gröfseren Anschaulichkeit beitragen.

Seine einzelnen Werke hat Dampier wieder in Kapitel eingeteilt, denen er kurze Argumente voranrückte. Als Kapitelabschnitte wählte er am liebsten Wendepunkte in seinen Reisen, um dann die folgenden mit einer Datumsangabe zu beginnen. Die Sprache beherrschte er, wenn man seine mangelhafte Vorbildung bedenkt, mit einer auffallenden Gewandtheit. Er ist im Ausdruck meist knapp und klar und weifs die treffende Bezeichnung auch bei der Charakterisierung entlegenerer Dinge leicht zu finden. Es ist eine vielleicht nicht ganz aufrichtige Bescheidenheit, wenn er die Rauheit seines Stils mit seinem Stande als Seemann entschuldigt; von einem Seemann könne nicht erwartet werden „that he should affect Politeness“ . . . . if what I say be intelligible, it matters not greatly in what words it is express'd“. (1. I. Pref.) Auch später noch zieht er „a Plain and Just Account“ einer „Polite and Rhetorical Narrative“ (5. III. Pref.) vor. Im grofsen ganzen hat er sich ja an diese Regeln gehalten; aber auch der Gebrauch der höheren Sprache ist ihm nicht fremd. Wenn er von einer Sache heftig ergriffen wird, dann erheben sich seine Schilderungen zu rhetorischem Schwunge; ich habe manche Stellen angeführt, welche sein Talent zur lebhaften Darstellung bekunden, so besonders, wo er die Schrecknisse der Sturmnacht zwischen den Nikobaren und Sumatra mit erschütternder Naturwahrheit beschreibt. Heute ist seine Sprache natürlich, besonders was Wortschatz und Schreibung angeht, vielfach veraltet.

Nach diesen Bemerkungen über die Anlage der Werke Dampiers im allgemeinen will ich auf die einzelnen Teile selbst eingehen. Es handelt sich hier nicht mehr um die in denselben erzählten Abenteuer, da diese in der Lebensbeschreibung bereits verwertet worden sind, sondern um eine Aufstellung der geographischen Forschungen, welche Dampier während seiner Reisen angestellt hat. Erst eine zusammenfassende Übersicht über dieselben wird seine grofsen Verdienste um fast alle Zweige der Erdkunde in das rechte Licht rücken. Die verschiedenen Reisewege müssen uns nur den Faden hergeben, an welchen seine zahlreichen Beobachtungen gereiht sind. Wir richten uns dabei nicht nach der Reihenfolge der Veröffentlichung der Werke, sondern nach der Abfassungszeit der zugrunde liegenden

Tagebücher. Es ist dies der natürliche Weg, den Dampier im Leben selbst gegangen ist.

Als die erste Reise, auf welcher er ein Tagebuch führte, kommt die nach der Campechebai in Betracht, welche in den Jahren 1674 bis 1678 stattfand und bei deren Beginn Dampier erst 21 Jahre alt war. Man sollte daher erwarten, dafs die Beschreibung derselben den Stempel der Jugendlichkeit des Verfassers tragen würde. Das ist aber durchaus nicht der Fall, wir finden dieselbe vielmehr vollständig auf der Höhe der späteren Leistungen; und, wie mir scheint, aus gutem Grunde. Die Veröffentlichung des Buches geschah erst 15 Jahre nach der Niederschrift der Beobachtungen, hervorgerufen durch den grofsen, unerwarteten Erfolg, dessen das Werk über die Weltumseglung sich zu erfreuen gehabt hatte. Dampier lernte erst hierdurch seine Kraft und seine Begabung eigentlich kennen und suchte daher die alten Tagebücher wieder hervor. Doch konnten sie in ihrer ursprünglichen Gestalt den Anforderungen des gereiften und erfahrenen Mannes schwerlich mehr genügen. Auch konnte das Gedächtnis nicht ausreichen, dem Geiste so entlegene Begebenheiten in aller Frische wieder vorzuführen, um eine durchgreifende Bearbeitung daraufhin zu wagen. Daher scheinen mir gerade hier Bücher, und zwar besonders spanische Bücher oder Übersetzungen derselben, dem Verfasser bei der späten Redaktion ausgeholfen zu haben. Von den Küsten der Campechebai werden sicher noch eher spanische Pilotenbücher und genaue Karten existiert haben, als von den verlassenen Meeresufern Westmexikos. Die Freibeuter pflegten auf den Besitz solcher Werke Wert zu legen und sie bei ihren Unternehmungen zu Rate zu ziehen. (1. I. 273.) Dampier bringt nun Beschreibungen von Städten und Küstengegenden, die er selbst niemals besucht hat; gelegentlich beruft er sich auch ausdrücklich auf die Spanier als seine Gewährsmänner. (3. II. 114 u. ö.) Zudem wissen wir, dafs er sich zur Zeit der Herausgabe dieses Werkes viel mit spanischen Büchern beschäftigt hat. Er sagt in seiner Vorrede zum zweiten Bande, dafs er ihm noch eine Beschreibung der amerikanischen Südseeküsten nach Auszügen aus spanischen Pilotenbüchern und andern habe einverleiben wollen: „but“, fährt er fort, „I was loth to undertake a Work, much of which must have consisted in correcting Mistakes, and yet have left unaviodable many more to be rectified“.[7]) (2. II. Pref.) Jedoch erkennt er die Nützlichkeit

[7]) Mit weniger Skrupolosität sind später Funnel, Woodes Rogers und Cooke an das Werk gegangen, deren hauptsächlichste Beschreibungen auf solchen spanischen Quellen beruhen.

und vielfache Zuverlässigkeit dieser Bücher an. Um eine Art Pilot-Book, das aber meist auf mündlichen Berichten von Spaniern beruhte, handelt es sich auch bei seiner Angabe: „The Privateers have an account of most Towns within 20 leagues of the Sea, on all the Coast from Trinidado down to la Vera Cruz; and are able to give a near guess of the strength and riches of them.“ (1. I. 27.) Es wäre seltsam, wenn er diese, lange nach seinen Reisen zur Campechebai gewonnenen Kenntnisse nicht bei der noch späteren Beschreibung derselben verwertet hätte. Aus allen diesen Gründen scheint mir der Schlufs berechtigt zu sein, dafs eine Umarbeitung im Studierzimmer den alten, in den Tagebuchblättern aufgehäuften Stoff zu seiner jetzigen Gestalt gebracht habe. In Buchform kam das Werk im Jahre 1799 als Teil des 2. Bandes seiner Reisen heraus. Die darin niedergelegten Beobachtungen erstrecken sich von Kap Catoche, der äufsersten Nordostspitze Yukatans, bis über Vera Cruz hinaus. Die vorzügliche Beschreibung der Laguna de Terminos und ihrer Umgebung, ein Gebiet, das Dampier selbst nach allen Richtungen hin durchstreift hat, sowie die des Lebens und Treibens der Farbholzfäller und Bukaniere sind ohne Zweifel sein geistiges Eigentum; diese Schilderungen bieten das Anziehendste und den Kern der ganzen Abhandlung. Diese Selbständigkeit kann meiner Ansicht nach nicht so zugestanden werden für die Bemerkungen über die Nord- und Westküsten Yukatans, sowie über die südliche Küste der Campechebai nach Vera Cruz hin; denn wenn sie auch nach dem Zeugnisse des Admiral Smyth ausgeführt sind „with minuteness and accuracy“ (14.)[8], so hat Dampier diese Küsten doch auf weite Strecken hin niemals betreten und sie höchstens vom Schiffe aus in der Ferne liegen sehen. Dagegen beginnen schon in diesem ersten Teile seiner Werke die eingehenden Beschreibungen kleiner, weltvergessener Inseln und Inselgruppen und der Gewässer ringsumher, welche für die Schiffahrt von grofsem Nutzen werden mufsten. Die Gefährlichkeit der Alcranes, kleiner, niedriger, nur von Vögeln belebter Sandflächen, hat er an seinem eigenen Leibe erfahren müssen (cf. Leben, Bd. XXII, Heft 4); er hat sich an ihnen gerächt, indem er durch Aufdeckung ihrer Tücke ihnen einen Teil ihrer Gefährlichkeit benahm. (3. II. 23—26.)

Die Karte, welche er über die Campechebai entworfen und beigegeben hat, zeigt seine Beobachtungen in grofsen Zügen verwertet; die keulenförmige Gestalt, in welcher die Halbinsel Yukatan auf

[8]) Admiral W. A. Smyth schrieb eine Lebensbeschreibung Dampiers in dem United Service Journal, London 1837.

derselben erscheint, verdankt ihr Dasein der falsch gezeichneten Ostküste, welche Dampier nicht bereist hat. Am interessantesten ist auch hier die etwas bestimmter gezeichnete Laguna de Terminos und ihre Umgebung.

Dampiers gröfstes, vielseitigstes und in mancher Beziehung auch bedeutendstes Werk ist das über seine Reise um die Welt, welches 1697 in London erschien.

Das Werk umfafst mit seiner Ergänzung, der Reise nach Tonking, die Erlebnisse und Ergebnisse von fast 13 Jahren beständigen Umherschweifens. Streng genommen mufs man aber die beiden ersten Jahre abzählen, denn Dampier giebt von dieser Zeit in einer kurzen Einleitung noch weniger als ein dürftiges Gerippe. Zur Entschuldigung dieses Mangels beruft er sich auf die Werke Ringroses und anderer, also wohl Sharps, welche dieselbe Zeit behandelten, die er aber höchstens, was die Erlebnisse anbetrifft, als Ersatz für seinen fehlenden Bericht anerkennen konnte; auch bei Ringrose ist von Ergebnissen nicht allzuviel zu finden. (14, unter Ringrose; 1. I. Pref.) Entweder hat Dampier in diesen beiden ersten Jahren kein ausführliches Tagebuch geführt, oder er hat bei der Redaktion die Aufzeichnungen aus dieser Zeit unter die späteren verarbeitet. Auch über die nun folgende Durchquerung des Isthmus von Darien hat er die genaueren Angaben und das gröfsere Verdienst Mr. Wafer überlassen. (1. I. 24.) Ganz selbständig wird er erst bei der Wiedergabe der geographischen Beobachtungen, welche er während der Kreuzungen im karibischen Meere machen konnte. Von dem Seeräuberschlupfwinkel des Mulattenarchipels (Samballoes, 1. I. 22, 39) ausgehend, giebt er zunächst kürzere Beschreibungen der im Verlauf der Reise berührten Inseln; der St. Andrews Insel, wo er weder Getier, noch Geflügel, noch Fische fand (1. I. 39), der getreidereichen Korninseln und ihrer Bewohner, die er aber mit Unrecht mit den westlich näher der Küste zu liegenden Perleninseln identifizieren zu können glaubt (1. I. 31); der Mündung des Flusses Blewfields und der benachbarten Küsten, deren Seekühe (Manatee) ihn besonders interessieren (1. I. 33—37). Er meint aber nicht den grofsen Flufs Blewfields in Honduras, sondern einen Küstenflufs Costaricas, den er vielleicht mit dem andern verwechselt hat. Seine Bocca-toro ist ein Teil der Lagune Chiriqui (1. I. 38), womit auffallender Weise seine Breiteangabe von 10^0 10′ durchaus nicht stimmt. Die Sierra de S. Martha scheint ihm höher als der Pik von Teneriffa; wenn sie ihr wolkenumhülltes Haupt entschleiere, glänzten die Spitzen weifs von Schnee. (1. I. 42.) Die nun folgenden,

ausgedehnten Berichte über Curaçao (bei ihm Querisao, 1. I. 46, 47), Bonaire (1. I. 48, 49) und den langen von ihnen nach Osten hin ausstrahlenden Schweif von Inseln und Klippen geben ein anschauliches Bild sowohl von der Gefahr der dortigen Gewässer wie von dem Wert der kleinen niederländischen Kolonie. Die Tortuga gegenüberliegende Küste hat eine westlich bis über Carácas reichende, weit in das Innere hinausgreifende Schilderung erfahren. Von den Produkten derselben geht er besonders auf den Kakao ein; auf den Anbau und die Pflege des Baumes, die Einerntung und Verarbeitung der Früchte. (1. I. 60—62.) Seine Ansicht, der Kakao von Carácas sei der beste der Welt, wird noch durch den heutigen Geschmack bestätigt. Die Behandlung desselben kann man als klassischen Typus für Dampiers elementare Naturbeschreibungsmethode aufstellen.

Wiederum versagt das Tagebuch über ein Jahr lang vollständig, da die in Virginien und Carolina verbrachte Zeit ihm kein wertvolles Material zu bieten schien. Wir können daher die geographische Ausbeute des ersten Teiles der Weltumseglung übersehen. Sie schliefst sich eng an die auf den Reisen nach der Campechebai gewonnenen Resultate an und ergänzt dieselben in willkommener Weise. Der Leser erhielt dadurch ein zwar nicht ganz vollständiges, doch in Einzelheiten sehr genaues Bild des amerikanischen Mittelmeers, in welchem die Spaltung der Reisebeschreibung die Zweiteiligkeit dieses Beckens eindringlich wiedergab, von S. Lucia bis über Vera Cruz hinaus. Die Übersichtskarte, welche Dampier hinzugefügt hat, steht noch auf dem unvollkommenen Standpunkt seiner Zeit, sie ist wohl nur eine Abzeichnung jener Karten, die er „our common Draughts" (1. I. 306) nennt. Um so anziehender sind die Spezialkarten, die teils seine bessernde Hand zeigen, teils selbständig zu sein scheinen. Es kommen hier in Betracht die Nordküste des Isthmus von Panamá von Porto belo ostwärts mit den Samballoes, sowie westwärts von derselben Stadt bis zum S. Juan. Merkwürdige Inkonsequenzen fehlen auch hier nicht.

Der mit dem vierten Kapitel beginnende zweite Abschnitt der Weltumseglung enthält die Beobachtungen, welche Dampier in den auf seiner Reise von Virginien bis zur Durchquerung des Stillen Ozeans berührten Ländern und Meeren gemacht hat. Die wüste Wasserfahrt der ersten 7 Monate gab nur zu wenigen Bemerkungen Stoff. Einen Erdteil berührte man nur einmal, nämlich Afrika an der Sierra Leoneküste, aber so flüchtig, dafs Dampier nicht viel von der Eigenart (1. I. 78) der Gegend zu berichten weifs. Länger verweilt er bei der Beschreibung der Kapverdischen Inseln, die er aber

in seinem Werke (1. I. 70—77) über die australische Reise selbst überholt hat. Die Falklandsinseln (Sibbel de Wards) konnte er nicht genauer betrachten; er giebt nur den Eindruck wieder, den er beim Umsegeln derselben erhielt. (1. I. 80.) Die nun folgenden Beobachtungen erstrecken sich auf die ganze Westküste Amerikas, von Chile bis nach Californien hin, doch geben sie keineswegs ein zusammenhängendes Bild von derselben. Es liegt dies teils in der Natur der Reisen und der davon abhängigen Disposition seines Werkes, teils aber auch in der gewaltigen Ausdehnung und der stellenweisen Unzugänglichkeit der Küste. Letzteres machte sich besonders bei Mexiko bemerkbar, wo die unter fürchterlicher Brandung an dem Lande sich brechenden Wogen jede Annäherung verboten. Die lange Erstreckung der Anden konnte er unter diesen Umständen nicht praktisch feststellen, sondern nur konstruieren; sie schienen ihm von einer erstaunlichen, den Pik von Teneriffa und St. Martha weit überragenden Höhe, ja, als die höchsten Berge der Welt. Auch erregte die Flufsarmut dieser Küste seine Aufmerksamkeit; „the excessive heigth of these Mountains may possibly be the reason." (1. I. 95.) Seine Schilderungen von Einzelstrecken derselben sind sehr eingehend, so besonders die vom Hafen von Guayaquil (1. I. 147—153), dann die der ganzen Küstenlinie vom Golf S. Miguel bis zur Fonsetabucht über verschiedene Kapitel verstreut, die von Acapulco (1. I. 244—46) und viele andere. Kulturgeschichtlich von Wert sind seine Berichte über Aussehen, Bedeutung und Handel vieler Städte, wie über Panamá. Einige, die er selbst mitplündern half, kannte er ganz genau, wie Leon. Trotz dieser teilweise vorzüglichen Einzelschilderungen fehlt dem Ganzen der Zusammenhang, was er auch selber fühlte. Daraus entsprang der schon erwähnte Plan, die ganze Küste nach spanischen Quellen zu bearbeiten, der aber an der Unzuverlässigkeit des Materials scheiterte. (Vgl. oben S. 118.) Sehr eingehend und noch heute mit Nutzen zu lesen sind dagegen die Beschreibungen fast sämtlicher landnaher Inseln an dieser Küste; ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihrer Landungsgelegenheit nach, von Juan Fernandez mas-a-tierra bis hin zu den Las tres Marias. Hierunter fallen die oft genannten berüchtigten Freibeuterschlupfwinkel der beiden Lobos, Plata und Gorgona; die Perlen- und Tabogainseln im Golf von Panamá, Koiba, und Amapala in der Fonsekabucht; weiter ins Meer hinaus die Kokosinseln und die weltvergessenen Galápagos. Diese bis ins einzelne gehenden geographischen und hydrographischen Beschreibungen waren besonders späteren Freibeutern zu dank, die sich an der Hand derselben mühe-

los orientieren konnten. Die Halbinsel Kalifornien hat er auf dieser Reise nicht erreicht; es war ihm erst 23 Jahre später vergönnt, dieselbe zu betreten, zu einer Zeit, wo seine Feder schon längst ruhte. Aus den widersprechenden Karten der Spanier konnte er über ihre Insel- bezw. Halbinselnatur keine Klarheit gewinnen.

Über die Karten gilt das schon beim vorigen Abschnitt Gesagte; eigene Forschungen sind besonders in dem Riſs vom „Isthmus of Darien and Bay of Panama“, sowie der dazu gehörigen Nebenkarte „the South Sea Coast of the Isthmus of America to the West of Panama“ verwertet. Er sagt, es sei eine Verkleinerung einer gröſseren Karte, die er selber an den verschiedenen Orten aufgenommen (1. I. Pref.) habe. Wenn man von den durch den Mangel an direkten Messungen teils unrichtig zum Ausdruck gebrachten Gröſsenverhältnissen absieht, verdient die Leistung alle Anerkennung.

Mit der Abfahrt von den Las tres Marias beginnt der dritte und letzte Abschnitt der groſsen Reise. Wir können durch die Überarbeitungen hindurch den vermehrten Eifer und die gröſsere Schulung erkennen, mit welchen Dampier seine Beobachtungen fortsetzte. Der letzte Teil des Werkes enthält die gereiftesten Schilderungen, deren Vervollkommnung hauptsächlich den Naturwissenschaften und der Kulturgeschichte zu gute kommt. Schon die Ozeandurchquerung hat er ganz anders benutzt wie seine früheren Meerfahrten; jeden Tag stellte er fleiſsige meteorologische Beobachtungen an und bestimmte die Breiten und Längen; die Resultate hat er zu einer übersichtlichen Tabelle geordnet. Die Längenbestimmungen sind ihm bei seinen unvollkommenen Hülfsmitteln nicht ganz gelungen. Die erste Insel, die man nach der langen Meerfahrt anlief, Guam, erfuhr eine eingehende Behandlung; doch noch viel länger verweilte er bei der Beschreibung der folgenden, bei Mindanao. Über die Gestalt dieser Insel befindet er sich in einem auffallenden Irrtum, den er mit den andern englischen Reisenden, wie Woodes Rogers, Cookes und Funnels Karten beweisen, teilt, wenn diese ihn nicht von ihm übernommen haben. Jedenfalls haben die Schiffskarten, welchen Ursprungs sie auch gewesen sein mögen, denselben veranlaſst. Er zerlegt nämlich dieselbe in zwei groſse Teile, einen östlichen St. John und einen westlichen Mindanao. Der lange Aufenthalt in der Hauptstadt des muhamedanisch-malayischen Bevölkerungsteiles der Insel Mindanao, mit gleichem Namen (ihre Erbin ist heute Cotta-Bato), gab ihm Gelegenheit, die schon erwähnte, treffliche Charakteristik dieses noch heute halbdunkeln Landes zu entwerfen. Da man die Eigenart seiner Beobachtungsweise und

der Verwertung seiner Beobachtungen aus einer solchen zusammenhängenden Schilderung am besten erkennen kann, so will ich auf ihre Gliederung und ihren Inhalt näher eingehen.

Der gewöhnliche Beginn einer Inselbeschreibung Dampiers, der Hinweis auf die Beschaffenheit der Küsten, der Häfen und des Ankergrundes, mufste hier fehlen, da ihm nicht genügende Beobachtungen vorlagen. Den Hafen der Stadt Mindanao selbst hat er später gelegentlich beschrieben. So giebt er zunächst die Gröfse der Insel, ihre geographische Lage und ihre orographische Beschaffenheit an. Seine Bodenartuntersuchungen sind dabei sehr äufserlicher Natur, er kennt nur die Unterscheidungen sandig, felsig, lehmig, oder tiefgründig, schwarz und fett, welch' letztere Eigenschaften er dem Boden von Mindanao zuspricht. Über die Bewässerung kommt er auf die Pflanzenwelt, die er unter den Gesichtspunkten der Nützlichkeit und Seltsamkeit mit vieler Liebe behandelt. Eine Beschreibung der Banane „the King of all Fruit“ (1. I. 311) steht der schon erwähnten des Kakaos gleich. Er berührt in derselben die drei Hauptarten der Musa; die Plantain oder Pisang (Musa paradisiaca), die Banane, oder, wie er sie nennt, Bonano (Musa sapientum) und den Abard oder Manilahanfbaum (Musa textilis). Er hält zwar die erstere und die letztere für identisch; doch bemerkt er dabei, er habe nirgends als in Mindanao die Verwertung des Bastes des Plantainbaumes zur Tuchverfertigung gefunden. Sehr gern zieht er Vergleiche zwischen verschiedenen Arten derselben Gattung, die er auf seinen Reisen in verschiedenen Gegenden angetroffen hat. Weniger ausführlich ist seine Behandlung der Tierwelt, nicht weil ihn seine Neigung davon abwandte, sondern weil zu ihrer Erforschung mehr Zeit und Mittel erforderlich waren, als ihm zur Verfügung standen. Er konnte sich den Zufall nicht dienstbar machen, mit dem der Zoologe mehr rechnen mufs als der Botaniker, da die Tiere vor den Pflanzen meist die Fortbewegungsfähigkeit voraus haben. Die nun folgenden Nachrichten über die meteorologischen Erscheinungen, die er zu beobachten Gelegenheit gehabt hatte, stehen etwas aufserhalb der natürlichen Reihenfolge, die erst nach dieser Unterbrechung zum Menschen fortschreitet. Er teilt die Bevölkerung der Insel zuerst landschaftlich und kulturell in verschiedene Schläge ein, um dann die malayischen Küstensiedler zum Gegenstand einer eingehenden Betrachtung zu machen. Die elementare anthropologische Beschreibung, die er von ihnen giebt, ist in ihrer lakonischen Kürze und Prägnanz ein kleines Meisterstück, das den sicheren Blick und die tüchtige Schulung des Beobachters

verrät; sie lautet: (They) are Men of mean statures; small Limbs, straight Bodies, and little Heads. Their Faces are oval, their Foreheads flat, with black small Eyes, short low Noses, pretty large Mouths; their Lips thin and red, their Teeth black, yet very sound, their Hair black and straight, the colour of their Skin tawny, but inclining to a brighter yellow than some other Indians, especially the Women". (1. I. 326.) Leider ist der ganze Abschnitt zu lang, um hier wiedergegeben zu werden; Dampier hat sich in seinen Werken selber noch mehrmals übertroffen. Es folgt eine Schilderung ihres Wesens, ihrer Kleider, Wohnungen und Verkehrsformen, ihrer Sitten, Gewohnheiten und Neigungen, ihrer Handwerke und ihres Handels; ein kurzer eingeschobener Abschnitt handelt von ihrer schlimmsten Krankheit, dem Aussatz; dann folgen Staatsform und Religion mit ihren Trägern, Eigentümlichkeiten und Ceremonien. Der fortschreitende Gang der Disposition ist leicht zu erkennen; er steigt vom Kleinen zum Grofsen, vom Einzelnen zum Allgemeinen auf. Seine Angaben belegt er gern mit konkreten Beispielen aus seiner eigenen Erfahrung. Es gelingt ihm auf diese Weise, ein sehr manigfaltiges und anschauliches Bild von Land und Leuten zu entwerfen. Dadurch nun, dafs er das Ganze als selbständiges Gemälde in dem Rahmen seiner Reiseabenteuer einfügt, besonders auch, dafs er die eigenartige Halbkultur des Volkes aus sich heraus zu schildern und für sich gelten zu lassen sich bemüht, ohne von der Höhe seiner eigenen Bildung aus abzuurteilen, gewinnen seine Ausführungen an Verständnis und Geschlossenheit und dadurch an Wert.

Von den übrigen Philippinen weifs er nicht viel zu sagen. Die folgenden ausführlichen Berichte gelten wieder kleinen, festlandnahen Inseln, so Pulo Kondore vor dem Mekongdelta und St. John (Tschang-tschwan) nahe bei Makao. Bei letzterer gewähren die getreuen Schilderungen der chinesischen Kultur, welche Dampier hier zum ersten Mal kennen lernte, das meiste Interesse. Doch zeigte sie sich ihm hier bei der Landbevölkerung noch in etwas roher Gestalt, ihre feineren Formen lernte er erst bei den Peskadoren kennen, deren höhere Beamten er auf dem Schiffe anzustaunen Gelegenheit hatte. Ebenso gewann er hier einen Einblick in den entwickelten chinesischen Schiffs- und Handelsverkehr. Auch auf den Basheeinseln fand Dampier eine geringe einheimische Kultur; er giebt davon einen höchst anziehenden Bericht. Allgemein nennt man ihn als den Entdecker dieses Archipels; doch ist dies blofs in gewissem Sinne begründet, denn er stand schon vorher, wenn auch namenlos, auf den Karten verzeichnet, und nur dies veranlafste die

Freibeuter, ihn aufzusuchen. Dampier selbst wird bei seiner damaligen Stellung dem Schiffsvolk gegenüber auf diesen Entschlufs keinen Einflufs ausgeübt haben. Auch hat er die Inseln nicht benannt; er sagt ausdrücklich: „our Men call'd all these Islands the Bashee-Islands" (1. I. 341). Sodann hatte auch schon Eaton nach seiner Durchquerung des Stillen Ozeans (vgl. Bd. XXII, Heft 4) die Gruppe passiert; Cowley berichtet darüber: „We came to latitude 20° 30' N; where we fell in whith a parcel of Islands lying to the Northward of Luconia. On the 23d. day of April, we sailed through between the second and third of the Northernmost of them. We met with a very strong current." (Wohl dem beginnenden Kuro-Siwo.) Aber Dampier war es, der zuerst die Welt auf Grund eigener Forschungen mit ihnen bekannt gemacht hat; daher gebührt auch ihm, dem gemeinen Matrosen, vor dem damaligen Kapitän Read die Ehre der Entdeckung. Er und seine Genossen haben auch die einzelnen Inseln benannt; die Namen sind für die westlich gröfste Orange Isle, für die beiden östlichen Grafton und Monmouth Isles, für zwei kleine mittlere Goat und Bashee Isles. Die späteren spanischen Besitzergreifer haben sich diese Namen nicht zu eigen gemacht, weshalb sie heute vergessen sind. Die folgenden Beschreibungen von Celebes, Buton und Timor beruhen auf nur wenigen gelegentlichen Beobachtungen; aber auf der vollen Höhe stehen wieder die Schilderungen Neuhollands und seiner Bewohner, die in mehr als einer Hinsicht den Glanzpunkt des ganzen Werkes bilden. Wohl häufiger mögen um diese Zeit wagehalsige Freibeuter oder unternehmende Kaufleute an diesem oder jenem Orte der australischen Küste gelandet sein, ohne dafs sie, sei es aus Unwissenheit oder Interesselosigkeit, die geographische Erkenntnis zu fördern vermochten. Auch diese Landung würde klanglos in Vergessenheit gesunken sein, wenn nicht zufällig ein Mann wie Dampier es verstanden hätte, eine an sich zweck- und gedankenlose Handlung zu einer That zu machen. Seine bisherigen Kenntnisse über die Natur dieses Landstriches fafst er in den Worten zusammen: „New Holland is a very large Tract of Land. It is not yet determined whether it is an Island, or a main Continent; but I am certain that it joyns neither to Asia, Africa, nor America". (1. I. 463.)[9]) Die Fremdartigkeit der Küstengegend, die eine neue Welt weissagte, drängte sich dem scharf beobachtenden Dampier sogleich mit grofser Klarheit auf; er spricht von seltsamen Gewächsen, vor denen er, der Vielgewanderte

---

[9]) Tasman hatte schon 1644 eine Umfahrt Australiens vollendet. Vgl. seine Karte in Band 25 der Hacluyt Society.

und Vielerfahrene, ratlos dastand; von unbekannten Tierspuren; aber geradezu bestürzt ist er beim Anblick der halb tierischen Menschen, und seine Charakteristik derselben beginnt wie eine Elegie: „The Inhabitants of this Country are the miserablest People in the World. The Hodmadods of Monomatapa, though a nasty People, yet for Wealth are Gentlemen to these, who have no Houses and skin Garments, Sheep, Poultry and Fruits of the Earth, Ostrich, Eggs etc., as the Hodomadods have: And setting aside their Humane Shape, they differ but little from Brutes. (1. I. 464.) . . . . . They have no sort of Cloaths, but a piece of Rind of a Tree ty'd like a Girdle about their Waists . . . . . . They have no Houses, but lie in the open Air, without any covering; the Earth being their Bed, and the Heaven their Canopy . . . . . . I did not perceive, that they did worship any thing . . . . . . These People speak somewhat thro' the Throat.“ (1. I. 466.) Die ganze Beschreibung ist meisterhaft; die Leser erhielten von dem seltsamen, unwirtlichen Charakter dieses entlegenen Gebietes eine vollkommen richtige Auffassung.

Die einsame, schöne Insel, welche man östlich von den Kokosinseln unter 10° 30' Süd antraf, war ohne Zweifel die Weihnachtsinsel; die Längenangaben Dampiers sind allerdings hier sehr verwirrt. Mit der verhältnismäfsig kurzen Schilderung der Nikobaren scheint sein Interesse an dem Hauptwerke zu erlahmen. Die Abenteuer gewinnen breiteren Raum; weiter ausgreifende Beschreibungen werden vermieden. Der Verfasser schiebt allen Ballast auf das Ergänzungswerk ab, um schneller ans Ende und nach Hause zu kommen. Nur am Kap macht er noch einmal zu längeren Ausführungen über die Hottentotten und dort lebenden Holländer Halt. Aber müssig ist er auch während dieser Zeit nicht gewesen; wir verdanken ihr vielmehr die gereiftesten und eingehendsten Schilderungen der ganzen Reise. Der erste Band war schon beleibt genug; aber „such an Appendix would have swelled it to ureasonably“. (1. I. Pref.) Er wollte sich frei bewegen können, darum wies er den gesamten Stoff dem zweiten Bande zu. Den Kern dieser Abhandlung bilden die Ergebnisse seines Aufenthaltes in Tongking und Atjin. Die Beschreibung Tongkings ist besonders anerkennenswert, da sie von einem eindringenden Studium des Landes und Volkes mit seiner barbarischen Kultur zeugt, was um so höher anzuschlagen ist, weil ihn sein schleppendes Siechtum an vielen Beobachtungen hinderte. Dasselbe machte ihm ein ganz selbständiges Vorgehen unmöglich, weshalb er seine eigenen Erfahrungen durch Erkundigungen bei englischen Kaufleuten und andern Personen „of Judgment and Integrity“ (2. II. 86) zu stützen

und zu vermehren suchte. Es bedarf keines genaueren Eingehens auf die Anlage der Abhandlung, da die bei der Beschreibung von Mindanao innegehaltene Disposition im wesentlichen auch hier Geltung hat; doch gestaltete sie sich wegen der höheren Kultur des Volkes etwas verwickelter, eine Schwierigkeit, die Dampier glücklich überwunden hat. Unter den Pflanzen Atjins, welche er erwähnt, rühmt er besonders die Mangostans, oder, wie er schreibt, „Mangastans“ (Garcinia mangostana); er rühmt von ihren Früchten, sie seien „without compare the most delicate“, eine Erfahrung, die mir Prof. Rein nach seinen eigenen Beobachtungen bestätigt hat. (2. II. 124). Neben den Schilderungen von Tongking und Atjin kommen noch die Bemerkungen über die Straſse von Malakka und einige Küstenorte in Betracht, so über die Stadt Malakka selbst.

Es bleiben noch einige Worte über die Karten zu sagen, die Dampier dem dritten Abschnitte seiner Weltreise beigegeben hat. Die Übersichtskarte von Ostindien ist von geringer Bedeutung; sie zeigt wie die über Westindien wenig Spuren von Selbständigkeit. Originell sind die klaren Entwürfe der Basheeinseln und Pulo Kondores, während der Wert der Profile von Luzon und Pulo Kondore wegen ihrer geringen Anschaulichkeit problematisch bleibt. Wahrhaft bedeutend dagegen ist die Karte von der Straſse von Malakka, wo Dampier zahlreiche eigene Beobachtungen verwerten konnte. Es handelte sich zwar um ein bekanntes Gebiet, aber bei der Gefährlichkeit der dortigen Meere war jede Verbesserung der Karten zu begrüſsen.

Schon aus dieser kurzen Skizzierung des geographischen Inhaltes der besprochenen Werke geht hervor, welche Fülle von Bereicherung das erdkundliche Wissen der damaligen Zeit nach allen Seiten hin dadurch erhielt. Es handelte sich nicht um epochemachende Entdeckungen, um sensationelle Neuigkeiten, sondern um eine fast unübersehbare Menge verarbeiteter und nicht verarbeiteter Einzelheiten, die teils zu der Erforschung schon bekannter Länder nur ein Scherflein beitrugen, teils aber auch bis dahin halb fabelhafte Länder, wie Mindanao, plötzlich in das helle Licht des Tages treten lieſsen. Die Nation, der Dampier solche Nahrung bot, war auch fähig, dieselbe zu verarbeiten; er hat auf ihren Handel anregend und fördernd eingewirkt. Auch unter den Freibeutern entstand ein wahrer Ehrgeiz nach geographischen Forschungen; es ist leicht, in ihren späteren Werken den maſsgebenden Einfluſs ihres groſsen Genossen zu erkennen.

In seinem nächsten Werke legte Dampier die Resultate seiner Forschungen auf der australischen Reise nieder. Es ist nicht so

dickbauchig ausgefallen wie das vorhergehende, aber bei dem friedlichen Charakter der Reise konnte er mehr Zeit und Raum auf die Darlegung der Ergebnisse derselben verwenden. Doch zwang ihn die Reise, die er auf dem Schiff St. George in die Südsee machte, sich zunächst mit der Herausgabe eines Teiles — bis zum Verlassen Neuhollands — zu begnügen; er fügte aber schon hier eine Übersicht über die selteneren auf der ganzen Reise gesammelten Pflanzen und Vögel, teilweise mit hübschen Abbildungen, bei.[10]) Zur Herstellung des Zusammenhangs schickte er in der Vorrede einen Abriſs der ganzen Expedition voraus. Das Buch erschien 1703. Nach der Rückkehr von der oben erwähnten Reise verzögerte sich die Herausgabe des zweiten Teiles noch eine Zeitlang, da er vorher die Vindication schreiben muſste, bis derselbe 1709 erschien. Der erste Teil beginnt mit einer Beschreibung der Canaren und der Kapverdischen Inseln; von letzteren behandelt er nach eigener Anschauung Mayo und seine Salzgewinnung, nachdem er die auf Sal schon in dem Werke über seine Weltumseglung besprochen hatte, weiter S. Thiago und Fogo. Hier findet sich auch eine interessante Beschreibung der Baumwollenstaude, welcher er die Bemerkung zufügt, daſs sie keinen besonderen Nutzen bringe. Die Ausführungen über den blühenden portugiesischen Handelsplatz an der Bahia de Todos os Santos wären nach seiner Aussage ohne die Verfolgung seitens der Inquisition noch eingehender geworden. Doch brachten alle diese Berichte eigentlich nicht viel Neues; sie erhalten ihren Wert besonders durch ihre Gründlichkeit und Klarheit. Erst das nach langer Meerfahrt erreichte Ostland bot Gelegenheit, einen Blick in noch dunkle Länder zu thun. Dampier hat die Küste von der Dirk Hartoginsel an bis zur Roebuckbai an verschiedenen Stellen besucht und manche wichtige Züge derselben erkannt. Zunächst entdeckte er eine weitausgedehnte flache Bucht, deren Gestalt er teilweise erforschen konnte, und die er nach den hier hausenden Haifischen Sharksbai benannte. (5. III. 124.) Die Auffindung des felsigen Dampierarchipels gab ihm Gelegenheit, Abel Tasmans Karte zu verbessern, der aus der Ferne diese Inselwolke für festes Land gehalten hatte.[11]) Die Charakteristik, die er von der ganzen Küste entwirft, bestätigte seinen Lesern die auf der früheren Reise gemachten traurigen Erfahrungen. Hier findet sich auch die wahrscheinlich here were only a sort of Raccoons different from those of the West-

[10]) Die Originale der Pflanzen, die Dampier getrocknet mitbrachte, sind noch heute im Museum zu Oxford vorhanden.

[11]) Vergl. Abel Tasmans Karte in Band 25 der Hacluyt Society.

erste Beschreibung des Känguruhs: „The Land-Animals that we saw Indies, chiefly as to their Legs; for these have very short fore Legs, but go Jumping upon them as the others do, and like them are very good Meat“. (5. III. 123.) Der zweite Teil beginnt mit der weitläufigen Schilderung der Insel Timor, dem damals vorgeschobensten Posten europäischen Handelsgeistes. Dampier giebt über die Machtverhältnisse der hier rivalisierenden Portugiesen und Holländer Auskunft und reifst den Schleier von den Küsten und umgebenden Meeren, den besonders die letzteren in ihrer engherzigen Krämerpolitik darüber gebreitet hatten. Auch die Strafsen zwischen den nördlich vorgelagerten Inseln erfuhren eine Beleuchtung, die späteren Besuchern die Fahrt erleichtern mufste. Den Haupterfolg der ganzen Reise brachte die Umschiffung der West- und Nordküste Neuguineas. Die zwei Jahrhunderte, die seit der Entdeckung durch Meneses[12]) verflossen waren, hatten keine Aufklärung über die wahre Natur des Landes gebracht; die Entdeckung von Torres schlief in den Archiven von Manila. (13. Intr.) Le Maire und Schouten hatten, wie sie meinten, einen andern Teil dieses Landes gesehen;[13]) doch erst Dampier teilte (15. I. 332 ff.) der Welt mit, dafs man diese kompakte Landmasse wohl noch zerlegen könne. Zunächst trennte er die Insel Waigëu ab, die er allerdings fälschlich für Gilolo hielt, wie aus seiner Karte hervorgeht; entdeckte und beschrieb dann mehrere Inseln, die Schouten nicht gesehen hatte, von denen die Inseln King William, Providence, St. Matthias und Squally I. noch heute die von ihm damals ihnen gegebenen Namen führen. Dann wies er den Inselcharakter Neubritanniens nach, eine Entdeckung von einschneidender Wichtigkeit, die auf Analogien geradezu hindrängte, wie denn auch Dampier eine quer durch Neuguinea führende Strafse irrtümlich vermutete. Das umschiffte Land hat er an mehreren Stellen betreten und den Gang der Küste, welche den äufseren, nach Osten gekrümmten Bogen ausmacht, ziemlich genau verfolgt. Doch hat er die Bewohner trotz mancher Begegnung nicht so kennen gelernt, dafs er einen tieferen Einblick in ihr Wesen und ihre Lebensweise erhielt. Er täuschte sich entschieden in der Meinung, dafs man mit ihnen leicht Handelsbeziehungen anknüpfen könne. Sie hätten ihn von seiner menschenfreundlichen Ansicht, das Kannibalentum sei eine Fabel (1. I. 485), gründlich bekehren können. Doch hat er von dieser scheufslichen Sitte nichts bei ihnen bemerkt. Die Beschreibungen der Küsten Neuguineas selbst stellten

[12]) 1526.

[13]) Es war thatsächlich Neu-Mecklenburg.

die gänzliche Verschiedenheit ihres Charakters von den Wüstengestaden Neuhollands fest. Sie sowohl wie die Berichte über die entdeckten kleineren Inseln leiden an der durch die Kürze des Aufenthaltes bedingten Knappheit, die ein anschauliches Bild eigentlich nicht vermitteln konnte. Nicht vergessen werden dürfen die teilweise ziemlich eingehenden Bemerkungen über die gefährlichen Meere, durch die er mit ebenso viel Mut als Vorsicht drang. Schliefslich will ich noch eine vollständige Zusammenstellung der Namen geben, welche er auf dieser Reise an Meeresteile, Inseln und Küstenplätze heftete. Er benannte:

1. die Shark'sbai, aus dem schon erwähnten Grunde (5. III. 120);

2. das Rosemary-Island, nach einem auf demselben vorkommenden rosmarinähnlichen Kraut; im Dampierarchipel (5. III. 138);

3. Cockle-Island, wegen einer dort vorkommenden Muschelart, die ihn an die englische Herzmuschel (Cockle-Cardium edule) erinnerte;

4. Pidgeon-Island wegen ihres Taubenreichtums;

5. King William's Island nach seinem König; alle drei liegen zwischen Waigëu und Batanta;

6. die kleine Insel Providence (vgl. S. 35), (6. IV. 111);

7. die Insel St. Matthias, nach dem Feste des Heiligen am Tage der Entdeckung (6. IV. 113);

8. in der Nähe davon Squally-Island, (squall, ein heftiger Windstofs) nach den Tornados, die Dampier in der Nähe derselben beobachtete (6. IV. 113);

9. die Slingersbai in der Mitte der Nordostküste Neubritanniens, nach den Steine schleudernden Eingeborenen daselbst (6. IV. 119);

10. Nova Britannia. Der den berechtigten Stolz des Entdeckers atmende Name erklärt sich von selbst (6. IV. 147);

11. die später von Carteret als Strafse erkannte St. Georgsbucht, nach dem Schutzpatron Englands (6. IV. 129);

12. das von Norden in die Bucht überhängende St. Georgskap (6. IV. 130);

13. das gegenüberliegende Kap Orford (6. IV. 132);

14. weiter südlich der Hafen Mountague (6. IV. 142); beide Namen verewigen Dampiers hochherzige Gönner;

15. Kap Ann, nach der Thronfolgerin, und

16. Kap Glocester, nach dem Herzog von Glocester (6. IV. 147); beide an der Südwestspitze Neubritanniens;

17. gegenüberliegend auf Neuguinea Kap King William (6. IV. 146);

18. Sir George Rook's Island nach dem bekannten Admiral (6. IV. 149);

19. Long Island und

20. Crown Island (6. IV. 151), beide nach ihrer Gestalt;

21. Sir Robert Rich's Island (6. IV. 152), wohl nach dem zweiten Grafen von Warwick, früherem Marineminister († 1658).

Die Karte Dampiers bezeichnet noch mancherlei Namen, auch noch festgestellte, aber nicht benannte Eilande. Drei allein sind mit der Bemerkung „Burning Isle“ versehen. Eine derselben ist die heutige Vulkaninsel, eine andere die Dampierinsel. (Vgl. 19, die einschl. Kap.) Die Beschreibungen, die Dampier noch von den auf der Rückreise angelaufenen Ländern giebt, sind wenig bedeutend; nur der unfreiwillige Aufenthalt auf Ascension veranlaſste ihn zu einem Bericht über diese Insel.

Von dem Mittel, durch Karten und Bilder das Anschauungsvermögen seiner Leser zu unterstützen, hat er in diesem Werke mehr als in den früheren Gebrauch gemacht. Die von einem berufsmäſsigen Zeichner entworfenen Abbildungen sind recht sauber ausgeführt. Uns interessieren mehr die Karten. Die Übersichtskarte in einer Art Merkatorprojektion steht nicht über den in früheren Werken beigegebenen. Von der Sharksbay erhalten wir einen noch unvollkommenen Abriſs, der aber für spätere Forschungen grundlegend sein muſste. Der lange Aufenthalt in Timor hat zu einer genauen Karte der Meeresstraſse zwischen Timor selbst und Samau (bei Dampier Anambao, Anambabao, Anabao und Ambo) sowie der Bucht von Liphau (Laphao) den Anlaſs gegeben. Die wertvollste, und fast ganz originale Karte zeigt uns Neubritannien und die Nordküste Neuguineas. Die umfahrenen Küsten nebst den vorgelagerten Inseln sind mit auffallender Richtigkeit dargestellt. Kleine Kärtchen geben noch die Küste Neuguineas an der Stelle seiner ersten Landung; sodann den Hafen Mountague und die St. Georgsbucht in Neubritannien. Letzteres zeigt ein auffallendes Beispiel der Gewissenhaftigkeit Dampiers. Er faſste die Straſse als Bucht auf; die Stelle aber, wo die Straſse beginnt, zeigt auf der Karte keine Küste; nicht einmal eine mutmaſsliche Konstruktion derselben. Zu erwähnen sind noch die unzähligen Profilzeichnungen fast aller angelaufener Küsten, die bei der mangelhaften Gebirgsdarstellung durch Schattirung helfend eingreifen sollten. Es sind wohl Produkte des erwähnten Zeichners. Die steife, schematische, perspektivelose Ausführung derselben kann dem Beschauer kaum eine Vorstellung vermitteln.

Es scheint, als ob man in England sich wie von der Reise, so auch von dem Buche mehr versprochen hatte. In der That war es nicht so interessant wie das über die Reise um die Welt; die

spannenden Abenteuer fehlten, und das ersehnte Neue fand sich zwar vor, doch in einem so schlichten und natürlichen Gewande, dafs es kaum Sensation zu machen vermochte. Dem ernsten Gelehrten konnte aber die Erweiterung, welche der Geographie und ihren Hülfswissenschaften zu teil ward, nicht entgehen. Doch nur zögernd nahmen die Karten die neuentdeckten Länder auf, und die Handelswelt kümmerte sich so wenig darum, dafs man sie praktisch wieder vergafs. Das handelspolitische Resultat war auch ein vorwiegend negatives. Von Neuholland hatte man nach früheren Erfahrungen wenig erhofft; jede neue Landung bestätigte die wüstenartige Unproduktivität dieser regenarmen Küsten, deren Schauerlichkeit ganz enthüllt zu haben erst ein Verdienst neuerer Zeiten ist. Neuguinea und die neubritannischen Inseln prangten zwar im Schmucke tropischer Fülle und Fruchtbarkeit; aber in diesen entfernten gefährlichen Meeren einen Handel zu eröffnen, der mit dem holländischen konkurrieren könnte, schien den praktischen Engländern doch zu gewagt. Sie hatten andere, bessere Gebiete, ihre Kräfte zu entfalten. Auch behielt der von Dampier mit Schonung beschriebene Menschenschlag noch immer Unheimliches genug, um von einem Besuche Neubritanniens abzuschrecken. So bestand der Erfolg der Reise in einer platonischen Erweiterung der geographischen Erkenntnis, für die man damals wenig Sinn hatte. Die Inseln blieben noch über ein Jahrhundert lang fabelhafte Länder, nur selten von einem einsamen Forscher besucht, durch ihre Entlegenheit ein Denkmal des Geistes und Mutes ihres Entdeckers. Erst in neuester Zeit sucht das Deutsche Reich mit starker Hand sie aus ihrem jahrtausendelangem Schlummer zu wecken und ihre natürlichen Gaben der Menschheit nutzbringend zu machen. Dampier kam zu früh; er entdeckte ein Glied der australischen Welt, das so lange tot blieb, als man den Körper nicht zum Leben erweckt hatte.

Weitere Reisebeschreibungen hat Dampier nicht veröffentlicht, obgleich er nach der australischen Reise noch zwei Weltumseglungen gemacht hat, deren erste eine teilweise Darstellung durch Funnel, die zweite eine vollständige durch Woodes Rogers und Cooke gefunden hat. Es wäre aber psychologisch kaum erklärlich, wenn Dampier im späteren Mannesalter seine Sammlungen und Forschungen eingestellt hätte; sein Leben fände sonst einen würdelosen Abschlufs. Ich glaube, wir dürfen mit Recht annehmen, dafs er fortfuhr, seine früheren Beobachtungen wiederaufzufrischen und zu ergänzen. Welche Gründe ihn zum Schweigen vor der Öffentlichkeit bewogen haben, wird kaum auszumachen sein; jedenfalls war auch die Zeit zum

Schriftstellern für ihn nur sehr gering. Der kurze Aufenthalt zwischen den beiden letzten Reisen ward durch die Vindikation und die Redaktion des zweiten Teiles der australischen Reise ausgefüllt, und nach der Rückkehr von der Weltumseglung mit Woodes Rogers blieben ihm nur noch zweieinhalb Jahre bis zu seinem Tode, die zum Teile von einem langen Siechtum ausgefüllt wurden.

Doch bleibt noch ein Werk Dampiers zu besprechen, das vielleicht den Höhepunkt seines Schaffens bedeutet, das man aber unter die anderen Werke nicht eingliedern kann, da es als das Resultat von auf mehreren Reisen gemachten Beobachtungen betrachtet werden mufs. Es ist dies das Werk Dampier's, was sich einer abstrakt wissenschaftlichen Behandlungsweise am meisten nähert; der Discourse of Winds, Breezes, Storms, Tides and Currents, der 1699 mit den Abhandlungen über Tongking und über die Campechebai zugleich erschien. Hier sind alle die Bemerkungen, die er sich auf seinen Fahrten über meteorologische und ozeanographische Verhältnisse in seine Tagebücher eingezeichnet hatte, wie in einem Brennpunkte zusammengefafst. Die Eigenart des Stoffes zwang ihn zu schärferer Disponierung, wie er sonst in seinen Werken einzuhalten gewohnt war. Er hat selbst ein Schema derselben seiner Abhandlung vorangestellt. Als Grundeinteilung kann man eine solche in die Erscheinungen des Luft- und in die des Wasserozeans betrachten, obgleich die Meteorologie eine weit inhalts- und umfangreichere Behandlung erfahren hat als die Ozeanographie. In der Untereinteilung befolgt er die für den blofsen Beschreiber natürliche Disposition; er geht von den beständigen Winden über die halbjährlich und täglich wechselnden zu den ganz unbeständigen über. Im ganzen beschränken sich seine Beobachtungen der schon früher besprochenen Natur seiner Reisen entsprechend auf die heifse Zone; also auf das Gebiet innerhalb jener beiden Gürtel hohen Druckes, die sich nahe dem 35. Grad Süd und Nord um dem Erdball schlingen. Die von der Gegend des höchsten Sonnenstandes, wo die Luft von der Wärme aufgelockert emporsteigt, in den höheren Regionen durch das Druckgefälle nach Süden bezw. nach Norden abfliefsenden Luftschichten, deren Nord- bezw. Südwindcharakter durch die ablenkende Kraft der Erdrotation in einen nordwestlichen bezw. südwestlichen verändert wird, erzeugen die Oberpassate, während die auf der Erdoberfläche wehenden Gegenpassate eine ausgleichende Cirkulation herstellen. Dampier kannte die Entstehungsursache der Passate noch nicht, auch hat er sich nicht um eine Erklärung derselben bemüht; doch hat er derselben vorgearbeitet, ja geradezu sie dem

begründenden Naturforscher in den Mund gelegt. Nach einer sehr klaren Schilderung der Passatwinde selbst und Begrenzung ihres Verbreitungsbezirks sagt er: „And as the Sun returns again to the Northward, so the Southerly Winds do increase and draw more to the Northward of the Line, till July, and then gradually withdraw back again towards the Line“. (4. II. 5.) Dabei hatte er aber von einem inneren Zusammenhange zwischen Sonnenstand und Passat gar keine Vorstellung! Am längsten verweilt er bei den Windverhältnissen des Atlantischen Ozeans, die einerseits näherliegend, anderseits wegen der verhältnismäfsigen Enge des Meerbeckens komplizierter sind als die der schrankenlos sich ausbreitenden Wasserflächen des Stillen und südlichen Indischen Weltmeers. Den Einwirkungen der Küsten auf die Passate widmet er ein besonderes Kapitel, worin er die Luftströmungen um Afrika mit denen um Süd-Amerika in Parallele stellt. Er unterscheidet dabei beständige Küstenpassate, „constant coasting Trade-Winds“, und wechselnde Küstenpassate „coasting Trade-Winds that shift“ (4. II. 12, 17.); letzteren teilt er auch die Monsune zu, deren Eigenart er genau beschreibt. Von diesen ist nur ein Schritt zu den täglich wechselnden See- und Landwinden, der noch näher ist, als Dampier vermuten konnte. Er bespricht die Eigenheiten derselben an verschiedenen Küsten, um dann zu den unregelmäfsigen Winden überzugehen, deren Auftreten zunächt noch an gewisse Jahreszeiten und Gegenden gebunden erscheint, bis sie zuletzt ganz verwildern. Nähere Besprechungen widmet er den Luftströmungen in der Campechebai, an der Küste von Cartagena, an der westmexikanischen Küste, den Küsten Koromandel und Malabar, im persischen Golf und im Busen von Guinea. Er hat nicht alle diese Winde selbst beobachten können; so beschreibt er die Harmattans durch wörtliche Wiedergabe von Briefen Mr. Greenhills, die dieser ihm auf seine Bitte darüber zugesandt hatte. In der sonst trefflichen Darlegung nennt Greenhill den Harmattan »very cold« (4. II. 44); es ist dies nicht genau, denn das Thermometer zeigt während seines Blasens einen hohen Stand; doch erzeugt seine aufserordentliche Trockenheit eine gesteigerte Verdunstung und damit ein empfindliches Kältegefühl. (17. II. 71 ff.) Den Schlufs der rein meteorologischen Abhandlung machen die Stürme, die Dampier ohne Unterschied ihres Charakters einfach nebeneinander stellt. Seine Beschreibung des Hurrikanes nach den Mitteilungen eines Freundes, der im August 1681 Antigua verwüstete, stimmt mit den Schilderungen des furchtbaren Cyklones in den Zeitungen, der im September 1898 St. Lucia und Barbados verheerte, sogar in

Einzelheiten überein. Als die Zeit des Vorkommens dieser Drehstürme giebt er die Monate Juli bis September an. Es ist die den Herbstäquinoktien um einige Wochen vorausgehende höchste Wasserwärme, welche diese schauerlichen Luftwirbel hervorruft. (16. I. 132 ff.) Die asiatischen Taifune stellt er mit den Hurrikans in eine Linie.

Die folgenden Kapitel „Of the Seasons in the Year“ tragen einen mehr klimatologischen Charakter. Dampier stellt die sogenannten Jahreszeiten der Tropen in Gegensatz zu jenen der gemäſsigten Zonen; „the Rains follow the Sun, and begin on either side of the Equator, within a little while after the Sun has crost the Equinox, and so continue till after his return back again.“ (4. II. 77.) Nach den allgemeinen Erörterungen folgen die Abweichungen an einzelnen Küsten, wo er wiederum Südwestafrika mit Peru in Parallele stellt. (Vgl. S. 135.) Der Beschreibung trockener Gegenden folgen die nasser; so Guineas, wobei er beobachtet zu haben glaubt, daſs Buchten wie die Golfe von Campeche, von Tongking und Bengalen sich reicherer Niederschläge erfreuen wie vorspringende Länder. Auf die Erscheinung, daſs hohe Gebirge regenreicher sind als das platte Land umher, hat er auf Jamaika bemerkt.

Ein dritter und letzter Abschnitt handelt von den Gezeiten und Strömen im Meere. Hier versucht er als seltene Ausnahme eine schüchterne Begründung: „T' is a general belief, especially among Seamen, that the Tides are governed by the Moon“. (4. II. 90.) Seine Definition der Meeresströmungen lautet: „By Currents I mean another Motion of the Sea, which is different from Tides in several Respects, both as to its Duration, and also as to its Course“. (4. II. 90.) Auch hier wird eine Erklärung angedeutet mit den Worten: „Currents may be compared to the Coasting Trade-Winds, as keeping at some farther distance from the shoar, as the Trade-winds do; and 'tis probable they are much influenced by them“. (4. II. 90.) Es folgen noch verschiedene charakteristische Erörterungen, deren Wiedergabe ich mir versagen muſs. Eine Fülle von Einzelbeobachtungen zeigt die groſsen Verschiedenheiten innerhalb des Rahmens der allgemeinen Gesetze an. Am interessantesten ist die auffallend genaue Beschreibung der Meeresströmungen im amerikanischen Mittelmeer, die Dampier von Trinidad bis zur Floridastraſse verfolgt hat. Doch kann er noch nicht alle die Einzelerscheinungen zu einem groſsen System zusammenfassen; er muſs sich mit dem Sammeln des Materials begnügen, da es eine Ozeanographie im heutigen Sinne damals noch gar nicht gab.

Zu der Abhandlung über die Winde gehören zwei Karten, deren eine den atlantischen sowie den indischen, die andere den

stillen Ozean umfaſst. Die Windgebiete sind durch schraffierte Flächen, die Windrichtungen durch Pfeile bezeichnet; hinzugefügte Anmerkungen fördern das Verständnis. Die ganze Anlage ist sehr klar und übersichtlich.

Dampier übergiebt am Schlusse sein Werk dem Leser: „not as a compleat and perfect account, but as a rude and imperfect Beginning or Specimen of what may better be done by abler Hands hereafter". (4. II. 108.) Er wuſste selbst am besten, wie auf allen den von ihm behandelten Gebieten noch vieles zu erfahren und noch fast alles zu begründen übrig war. Aber bewundernswürdig bleibt es, daſs er, der einfache Matrose, der nur durch das Leben geschulte Autodidakt, auf einem noch ungepflügten Gebiete bahnbrechend vorging; bewundernswürdig bleibt die Fülle des Materials, die Feinheit der Beobachtungen, welche er, der Einzelne, fast ohne alle Hülfsmittel zusammentrug. Streng wissenschaftliche Erörterungen hat er nicht versucht; er hat vielmehr nur die Erscheinungen, wie sie sich ihm darboten, möglichst genau und getreu zu schildern sich bestrebt; aber hier gilt das Wort, daſs sich in der Beschränkung erst der Meister zeigt, denn seine glückliche Beobachtungsgabe zeigte ihm immer den rechten Weg, während versuchte Begründungen ihn bei dem allgemeinen Stande der damaligen Wissenschaft wie bei seiner eigenen ungenügenden Vorbildung zu abenteuerlichen Kombinationen hätten führen müssen. Diese weise Beschränkung läſst uns seine Beschreibungen oft so klar erscheinen, als habe er auf Grund erst viel später gefundener Gesetze seine Beobachtungen gesammelt.

Was hat Dampier bei der Abfassung seiner Werke eigentlich bezweckt? Er giebt uns selbst die Antwort darauf in seiner Dedication to Mountague, wo er von sich sagt: „I dare avow . . . . . . a hearty Zeal for the promoting of useful knowledge, and of any thing that may never so remotely tend to my Countries advantage." Er für sich selber war sicher von dem edelsten Verlangen nach Erweiterung und Vertiefung seiner Erkenntnis erfüllt, denn nur ein solches ideales Streben kann alle die Mühseligkeiten und Gefahren ertragen, denen sich Dampier so bereitwillig unterzog. In seinen Werken aber tritt mit einer gewissen Absichtlichkeit der praktische Zweck stellenweise in den Vordergrund. Er wollte zukünftigen Seefahrern die Wege in fernen Meeren ebnen, mochten sie nun auf Raub, auf Entdeckungen oder auf Handelsunternehmungen ausgehen. Besonders die letzteren sucht er zu fördern, aber nicht alle, sondern die seiner Landsleute auf Kosten der andern. „I write for my

Countrymen“, sagt er einmal. (1. I. Pref.) Als grundlegende Bedingung für ein gedeihliches Handelsverhältnis sieht er ein friedliches Einvernehmen zwischen Käufern und Verkäufern, zwischen Engländern und Eingeborenen an, weshalb er den englischen Kaufleuten ein freundliches und gerechtes Betragen nicht genug ans Herz legen kann. Wenn er sieht, wie unfähige Beamte an der Untergrabung dieses Fundamentes arbeiten, dann tritt er aus seiner gewöhnlich aufrecht erhaltenen Reserve heraus und findet bittere Worte des Tadels für ihr gemeinschädliches Verhalten. Es ist ihm zwar nicht gelungen, neue Bahnen für den englischen Handel zu eröffnen, aber schon aus den nächsten Reisen läſst sich erkennen, wie nutzbringend und anregend seine Schriften auf das ganze Getriebe der englischen Überseeschiffahrt wirkten.

Mit der kurzen Charakteristik der Werke Dampiers, welche ich zu geben versucht habe, ist der ganze in ihnen verborgen liegende Schatz noch nicht gehoben. Der Geschichtsschreiber der spanischen Kolonien und ihrer Kultur um die Wende des 17. Jahrhunderts wird in ihnen einen reichen verwertbaren Stoff finden, der allerdings wegen des einseitigen Standpunktes des protestantischen Engländers einer kritischen Sichtung bedarf. Ebenso liefern sie für die Geschichte und das Wesen des Freibeutertums wichtiges Material, welches ich in der Einleitung zum Teil verwertet habe. Auch der Naturwissenschaftler wird vieles Wertvolle finden, da manche Völker, Tiere und Pflanzen von Dampier zum ersten Mal beschrieben worden sind.

Es erübrigen noch einige Worte über die Schicksale, welche die Werke gehabt haben. Funnel sagt: „The Voyages and Descriptions formerly published by Captain William Dampier, have met with so good Reception and universal Approbation in the World ....“ (10. Pref.), eine Anerkennung, die um so wertvoller ist, als sie von einem persönlichen Feinde und Konkurrenten stammt. Die dieser Arbeit zu grunde liegende Ausgabe von 1703 zeigt bei der Reise um die Welt die fünfte, beim Ergänzungsband die dritte Auflage, also für jedes Jahr eine neue! Die bekannteste Ausgabe von 1729 zeigt keine Angabe der Auflage mehr; sie ist aber mit denselben Lettern gedruckt wie die von 1703. Der Preis der einzelnen Bücher war dabei gewiſs nicht billig; die beiden ersten Bände kosteten je 6 s; die beiden letzten je 3 s 6 d; zusammen also 19 s. (Nach den Bücherempfehlungen des Verlegers Knapton.) Von Übersetzungen sind mir zu Händen gekommen eine französische, Amsterdam 1698 und später; davon wieder eine deutsche, Leipzig und Frankfurt, 1707 bis

1714. Eine andere französische soll noch in Rouen 1715 und eine deutsche von Kind in Leipzig 1773 erschienen sein.

Es ist das Schicksal vieler grofser Entdecker gewesen, dafs ihnen zu ihren Lebzeiten die Freude an dem wohlerworbenen Ruhme durch Anfeindungen und Kränkungen vergällt wurde, die sie zum Teil wohl eigener Schuld, zum guten Teil aber auch dem Neide ihrer weniger glücklichen Mitbewerber verdanken. Es ist die alte Geschichte, die in der Sage vom Ei des Columbus sprichwörtlich geworden ist. Dampier ist diesem Schicksal nicht entgangen; er starb, unberühmt und unbekannt, von England vergessen. Doch die Wege der Geschichte sind wunderbar; das Hauptwerk seines Lebens, die Entdeckung Neubritanniens und der umliegenden Inseln und Küsten, welche der vaterlandsliebende Mann im Dienste Englands vollbrachte, ist diesem nicht zu gute gekommen. Deutschland beherrscht heute diese Gebiete, nach 200 Jahren, als junge Kolonialmacht.

Zum Schlusse möchte ich noch ein Verzeichnis der Länder und Meeresteile folgen lassen, welche eine dankbarere Nachwelt mit Dampiers Namen geschmückt hat. Sie stehen in der Reihenfolge, wie er sie entdeckt hat.

Auf der Weltumseglung:

1. Dampierhead an der Südküste } der Kokosinsel[14]);
2. Dampierhead an der Westküste }
3. Dampierland; die im Nordwesten Australiens vorspringende Halbinsel.

Auf der australischen Reise:

4. Dampierriff zwischen den Inseln Dirk Hartog und Dorre;
5. Dampierarchipel; dem südlichen Nordwestaustralien vorgelagert;
6. Dampierstrafse, zwischen den Inseln Waigëu und Batanta;
7. Dampierstrafse, zwischen Neubritannien und Neuguinea;
8. Dampierinsel, Neuguinea vorgelagert; dazu kommt noch eine
9. Dampiercounty an der Küste von Neusüdwales.

Nach seinem Schiffe auf der australischen Reise sind benannt:

1. die Roebuckbai, welche die Halbinsel Dampierland im Süden vom Festland abschnürt;
2. Kap Roebuck, ein Kap im Südosten Neubritanniens.

Sodann hat Dr. Brown eine Pflanze nach ihm benannt. In seinem Prodomus Florae Novae Hollandiae et Insulae Van Diemen

---

[14]) Wafer ist auf derselben Insel verewigt durch die Waferbai und die kleine, der Insel südwestlich vorgelagerte Wafergruppe.

findet sich folgende Stelle: „Genus Scaevolae et Diaspasi propinquum, sed ab iisdem sat distinctum, dixi in memoriam Guilelmi Dampier, nauarchi et peregrinatoris celeberrimi, in variis suis itineribus naturae semper assidui observatoris, nec botanicem negligentis, qui oram occidentalem Novae Hollandiae bis visitavit, cuius regionis plantae aliquae depictae in relatione itineris exstant, et inter ineditas secum reportatas (quarum plures nunc in Museo Ozoniensi asservantur) Dampiera incana fuit.“ (13. 144. Anm.) Sprengel beschreibt diese Pflanze wie folgt: „Der Charakter dieser Gattung ist ein kleiner, fünfzähniger Kelch; eine auf der einen Seite der Länge nach aufgeschlitzte Corolle, deren Fetzen am innern Rande mit Anhängseln versehen sind; fest zusammenhängende Antheren, die Narbe mit einem nackten Schleierchen; die Steinfrucht einsamig. Die zwölf bekannten Arten, zur Hälfte Staudengewächse, zur Hälfte perennierende Kräuter, sind alle in Neuholland einheimisch. (25.)

Litteraturnachweis.

1. I. *William Dampier:* A new Voyage round the World. The fifth Edition corrected. London, 1703.
2. II. A Supplement of the Voyage round the World.
3. II. Two Voyages to Campeachy.
4. II. A Discourse of Trade-Winds, Breezes, Storms, Tides and Currents. Die drei letzten Schriften erschienen zusammen in einem Bande. The third Edition, London, 1705.
5. III. A Voyage to New Holland etc. London, 1703.
6. IV. A Continuation of a Voyage to New Holland etc. London, 1709.
7. Captain *Sharp's* Journal of his Expedition. Diese Schrift lag mir wie die folgenden von Cowley und Funnel im 4. Bande einer in London 1729 erschienenen Collection of Voyages vor, deren drei erste Bände Dampiers Werke bilden. Sie bringt eine ausführliche Darstellung der beiden ersten Jahre von Dampiers Weltreise, ohne dafs dieser selbst erwähnt wird. Vgl. darüber S. 110.
8. Captain *Cowley's* Voyage round the Globe. Wichtig als Ergänzung für Dampiers Fahrten unter Kapt. Cook, da dieselben durch seine Beschreibung erst das rechte Licht als skrupellose Raubunternehmungen erhalten. Seine wenig lebhafte Darstellung hat auch für den Geographen nicht viel Wert.
9. *Wafer.* Reise und Beschreibung der amerikanischen Erdenge; aus dem Englischen in die Frantzösische und aus dieser in die Hoch-Teutsche Sprache übersetzet. Frankfurt und Leipzig, 1707. (A new Voyage and Description of the Isthmus of America; by Lionel Wafer. Ohne Datum, nach der Dampiers Werken angehängten Bücherempfehlung.) Zum Teil

eine direkte Ergänzung des Dampierschen Werkes „A Voyage round the World". Dieser sagt in Bezug auf Wafers Werk: „I might have given a further account of several things relating to this Country; . . . . . But I shall leave this province to Mr. Wafer, who made a longer abode in it than I, and is better able to do it than any Man that I know". (1. I. 24.) Wafer verdient dies Lob in Bezug auf die Lebendigkeit der Darstellung, die noch durch die zweimalige Übersetzung durchleuchtet, und in Bezug auf die Vielseitigkeit seiner Beobachtungen. Doch hält er sich von Effekthascherei nicht frei.

10. *Funnel.* A Voyage round the World. Being an Account of Capt. William Dampier's Expedition into the South-Seas in the Ship St. George. With his various Adventures and Engagements. By W. Funnel, Mate to Capt. Dampier.
11. *Woodes Rogers.* Voyage autour du Monde. Commencé en 1708 et fini en 1711. Traduit de l'Anglois. Amsterdam, MDCCXVI. 2. Vol. Der Haupthistoriograph der letzten Reise Dampiers. Mit wertvoller Einleitung für die Seeverhältnisse Englands vor der Zeit seiner Expedition.
12. *Edward Cooke.* A Voyage to the South Sea and round the World. Performed in the Years 1708, 1709, 1710 and 1711. Illustrated with Cuts and Maps. London. MDCCXII. Der wenig feder- und geistesgewandte Verfasser zieht es häufig vor, statt eigene Arbeit zu liefern, unter den Schriften seiner Vorgänger, auch Dampiers, den litterarischen Freibeuter zu spielen. Am Schlusse fällt er ab, „only mentioning the Heads, or most material Passages". Doch ist sein Werk als Quelle für Dampiers Leben von Wichtigkeit.
13. Early Voyages to Terra Australis, now called Australia. Edited, with an Introduction, by R. H. Major. Esqu. F. S. A. Printed for the Hakluyt Society. London, MDCCCLIX. Von besonderer Wichtigkeit wegen Abdrucks eines Teiles einer von Dampier herrührenden Handschrift.
14. *J. K. Laughton.* Verfasser des Artikels Dampier und vieler anderer bedeutender Seefahrer jener Zeit (Sharp, Ringrose, Woodes Rogers, Spragge etc.) auf Grund reichen Quellenmaterials im Dictionary of National Biography. (London; noch im Erscheinen.)
15. *M. Berenger.* Collection de tous les voyages autour du Monde. Paris, 1788. 9 Vol.
16. *J. Rein.* Japan. Leipzig, 1881. 2 Bände.
17. *Hann.* Klimatologie. 2. Aufl. Stuttgart, 1897. 2 Bände.
18. *Trabert.* Meteorologie. Leipzig, 1896.
19. *Fitzner.* Deutsches Kolonialhandbuch. Berlin, 1896.
20. *Wülker.* Englische Litteraturgeschichte. Leipzig, 1896.
21. *A. F. Mahan.* Der Einfluſs der Seemacht auf die Geschichte. Band I, 1660—1783; übs. von Vize-Admiral Batsch. Berlin, 1896.
22. *G. Wislicenus.* Deutschlands Seemacht sonst und jetzt; nebst einem Überblick über die Geschichte der Seemacht aller Völker.
23. *Macaulay.* History of England. Berlin, 1888.
24. *A. Sprengel.* Der Artikel Dampiera in der Encyklopädie der Wissenschaften und Künste.
25. Dictionaire de la Conversation. Paris, 1833. Die Artikel Haiti, Tortue, Boucaniers, Flibustiers.

26. Piraterías y agresiones de los Ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Espagñola desde el siglo XVI ol XVIII; deducidas de las obras de *D. Dionisio de Alsedo y Herrera* publícalas D. Justo Zaragoza. Madrid 1883.
27. History of the Buccaneers of America. By James Burney, F. R. S. Captain in the royal navy. London, 1816.

Bei den in der Arbeit angeführten Quellenangaben bedeuten die ersten arabischen Ziffern die Nummer des angezogenen Buches in diesem Litteraturnachweise; die zweiten die betreffende Seitenzahl. Besteht das Werk aus mehreren Bänden, so ist durch eine zwischengeschobene römische Ziffer der in Frage kommende Band kenntlich gemacht.

Kleinere Mitteilungen.

Vorgänge in der Gesellschaft.

Die diesjährige Generalversammlung der Geographischen Gesellschaft fand am 28. Mai in dem Bibliothekzimmer der Gesellschaft (Städt. Museum) unter dem Vorsitze ihres Präsidenten, des Herrn Hermann Melchers, statt. Nachdem das Protokoll der vorjährigen Generalversammlung verlesen und genehmigt worden war, trug der Herr Vorsitzende, der zugleich das Amt des Rechnungsführers verwaltet, den Bericht über Einnahme und Ausgabe des Jahres 1899 vor und stellte fest, dafs sich die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft in ordnungsmäfsigem Zustande befinden. Die Rechnungen sind zur Dankverpflichtung des Vorstandes von den Herren Heinr. Gröning und C. Th. Melchers geprüft und für richtig erklärt worden. Die Geographische Gesellschaft zählt, abgesehen von den Ehren- und correspondierenden Mitgliedern, zur Zeit 230 Mitglieder; davon sind 207 hiesige und 23 auswärtige. Im Laufe des Berichtsjahres sind 6 Mitglieder, teils durch Tod, teils durch Austrittserklärungen, ausgeschieden, dagegen 8 neue Mitglieder hinzugekommen. Im Laufe des Winterhalbjahres fanden 12 Vorträge statt, die zum kleineren Teile von auswärtigen Herren, zum gröfseren von Mitgliedern der Gesellschaft gehalten und fast ausnahmslos sehr gut besucht waren. Auf Ersuchen des Vorsitzers machte Herr Professor Dr. Wolkenhauer einige Mitteilungen über die von der Geographischen Gesellschaft herausgegebene Zeitschrift, die „Deutschen Geographischen Blätter“, die einen guten Fortgang nimmt und sowohl an die Mitglieder der Gesellschaft verteilt wird, als auch zum Austausch mit den Veröffentlichungen anderer wissenschaftlichen Gesellschaften, sowie mit Publikationen ähnlicher Art dient. Darauf wurde erwähnt, dafs die Vorstandsmitglieder Professor Dr. A. Oppel und Professor W. Wolkenhauer als Vertreter der Gesellschaft an dem siebten internationalen Geographenkongrefs in Berlin teilgenommen haben, über den in einer früheren Vorsammlung ein ausführlicher Bericht gegeben worden war. Nachdem sodann Herr L. Albrecht namens der Mitglieder der Geographischen Gesellschaft dem Vorstande für die erfolgreiche Führung der Geschäfte gedankt hatte, schlofs der Herr Vorsitzende die Generalversammlung.

Zu unserer Freude können wir mitteilen, dafs, nachdem vor einiger Zeit eine wissenschaftliche Abhandlung des Vorstandsmitgliedes unserer Gesellschaft, des Herrn Dr. H. Schurtz von der Fürstlich Jablonowski'schen Gesellschaft zu Leipzig preisgekrönt worden war, diese Arbeit nun im Druck vorliegt. Sie heifst: „Das Afrikanische Gewerbe von Heinrich Schurtz". Gekrönte Preisschrift. Leipzig, Druck und Verlag von B. G. Teubner 1900. Wir werden nicht ermangeln, in dem nächsten Hefte unserer Zeitschrift eine eingehende Besprechung und Würdigung dieses wertvollen Beitrages zur wirtschaftlichen Völkerkunde zu bringen, lenken aber schon jetzt die Aufmerksamkeit unserer Leser auf diese beachtenswerte Leistung unseres Mitgliedes und Mitarbeiters hin.

Endlich machen wir unsere Leser damit bekannt, dafs im Laufe dieses Jahres Herr Dr. Wiedemann im Auftrage der Gesellschaft nach Australien reisen wird, um namentlich die wirtschaftlichen Verhältnisse dieses Landes zu studieren. Seine Berichte werden dann in dieser Zeitschrift veröffentlicht werden.

Bericht über die Vorträge.

Am 14. März sprach Herr Dr. O. Fulst, Oberlehrer an der hiesigen Seefahrtsschule, über Kohlenstationen und Flottenstützpunkte. Da der Inhalt dieses Vortrages in dem ersten Teile dieses Heftes in ausführlicher Weise dargelegt ist, so verzichten wir hier auf eine Inhaltsangabe und verweisen auf die eigenen Ausführungen des Redners.

Am 20. und 21. März hielt Herr Fr. Tellmann zwei Vorträge über eine Wanderung durch Rom und seine nächste Umgebung und erläuterte dieselben durch zahlreiche Lichtbilder. Er gab zunächst einen Überblick über die Lage und die Baugeschichte der Stadt Rom. Der erste Anfang zu der späteren Weltherrscherin wurde auf dem steilen palatinischen Hügel gemacht. Nach und nach wuchs die Stadt und bedeckte die sieben Hügel, wurde auch noch zur Zeit der Könige mit einer Mauer umgeben, die als die „servianische" bekannt und an einzelnen Teilen noch vorhanden ist. Bis in die Kaiserzeit nahm die Stadt an Ausdehnung zu und erhielt im dritten Jahrhundert eine neue Umfassung, die sogen. „aurelianische" Mauer, die, aus Backsteinen errichtet, verhältnismäfsig schneller zerstört wurde als die servianische. Der Verfall der Stadt begann, als Konstantin die Residenz nach Byzanz verlegte; bald darauf folgten auch die schweren Heimsuchungen durch die germanischen Völker, durch verheerende Seuchen u. a. Die stärkste Verwüstung aber erlitt Rom im späteren Mittelalter durch die beständigen Kämpfe zwischen den verschiedenen Parteien und durch die dauernden Fehden der einander feindlichen Adelsgeschlechter. Aus den antiken Bauwerken wurde das Material zu festen Schlössern und Burgen genommen, die Säulen der heidnischen Tempel wurden zum Bau christlicher Kirchen verwendet; ungeheure Mengen von Marmor zu Kalk gebrannt, um Mörtel für neue Bauten zu gewinnen. In entsprechendem Mafse mit der Zerstörung sank auch die Bevölkerung, die zu gewissen Zeiten nur 20000 Köpfe betrug und mit der zunehmenden Verödung von den Hügeln in das Marsfeld herunterzog. Hier entstand das mittelalterliche Rom, wie es sich fast unverändert bis in die neueste Zeit erhalten hat. Die Hügel aber lagen im Mittelalter bis zu unseren Tagen verödet da, nur hier und da eine Villa, einen Garten oder ein Ackerfeld zeigend. Seitdem aber Rom die Haupt-

stadt des Königreichs Italien geworden ist, hat sich die Einwohnerzahl beträchtlich gehoben und die Bauthätigkeit neu belebt; namentlich auf den Hügeln sind neue Stadtteile entstanden mit grofsen, breiten, luftigen Strafsen und modernen Häusern, die vielfach mit prächtigen Palästen gemischt sind. Diese neuen Gebiete dehnen sich vornehmlich über den Quirinal, den Viminal und den Esquilin aus.

Nach dieser Übersicht über die Baugeschichte Roms ging Herr Tellmann dazu über, die Lichtbilder vorzuführen, die, fast ausschliefslich auf eigenen Aufnahmen beruhend, sich auf alle Teile der Stadt und ihre nächste Umgebung bezogen.

Am ersten Abend begann die Wanderung im Norden der Stadt und zwar da, wo die alte Via Flaminia zum letzten Male, etwa eine halbe Stunde Gehens vor der eigentlichen Stadt den Tiber auf der noch zum Teil aus dem Altertum erhaltenen Brücke, dem Pons Milvius (Mulvius) oder, wie dieselbe heute heifst, dem Ponte Molle überschreitet. Von hier aus führt die Strafse in fast gerader Linie auf das nördliche Thor der Stadt zu, die Porta del Popolo. Wir folgen aber der Strafse nicht, sondern machen am Flufsufer aufwärts einen Spaziergang nach Aqua acetosa. Von dort gehen wir auf dem breiten Viale dei Parioli, welcher sich am Fufse der Monti Parioli entlang zieht, nach der Via Flaminia zurück und begeben uns auf dieser bis an das Stadtthor und besuchen die in dessen Nähe gelegene Villa Borghese. Darauf treten wir durch das Thor in die eigentliche Stadt ein und gelangen zu der Piazza del Popolo. An diese grenzt der Monte Pincio, von dem aus sich ein prächtiger Überblick über die ganze Stadt bietet. Südlich folgt dann die Piazza Trinità, von der die spanische Treppe zur Piazza di Spagna führt. Von hier aus ertreckt sich die Via Condotti in westlicher Richtung bis an den Corso. In ihrer Fortsetzung jenseits des Corso heisst die Strafse Via Fontanella di Borghese, an der der Palazzo Borghese liegt. Von da aus erreichen wir bald den Tiber, an dessen hoher Ufermauer wir entlang gehen bis zur Engelsbrücke. Dann begeben wir uns über die Brücke und wandern an der Engelsburg vorüber in den vatikanischen Stadtteil. Nachdem wir uns hier umgesehen haben, kehren wir durch die Via Angelica, die Porta Angelica und die breite Via Cola di Rienzi nach der Piazza del Popolo zurück. Von hier aus nehmen wir unsern Weg über den Corso bis zur Piazza Venezia.

Der zweite Teil der „Wanderung durch Rom“ nahm seinen Anfang auf der Piazza Venezia und erstreckte sich von da zunächst auf die Via Nationale und das Trajansforum, wo sich noch ein Rest der aus mächtigen Tuffblöcken errichteten servianischen Stadtmauer befindet. Daran schlofs sich der Palazzo del Quirinale, einst Sommerresidenz der Päpste, jetzt Wohnung des Königs von Italien, mit der herrlichen Gruppe der „Rossebändiger“. Weiterhin folgten die Umgebungen der Porta Pia, der Piazza dei Cinquecento mit den Thermen des Diocletian, der Porta Maggiore, die ursprünglich ein Strafsenübergang der Aqua Claudia war, die 47 km lang aus der Gegend von Subiaco herkommt; in einem zweiten Rohr über dem ersteren flofs der Anio Novus, der, 93 km lang, bei den Quellen des Anio begann. Von hier wenden wir uns zum Lateran, der, seit Konstantin dem Grofsen die Hauptkirche Roms, die stolze Inschrift trägt: Omnium urbis et orbis ecclesiarum mater et caput. („Aller Kirchen der Stadt und der Welt Mutter und Haupt.“) Weiterhin betreten wir das Capitol und darauf das Forum Romanum, das durch den Vortragenden eine besonders ausgiebige Darstellung erfuhr. Wir besteigen nun den Palatinischen Hügel, auf dem sich die Reste der römischen Kaiserpaläste, teilweise noch

unaufgedeckt, befinden, u. a. die Domus Augustana und die Bauten des Septimius Severus. In der Nähe liegen die sehr alte Kirche S. Giorgio in Velabro, der Janus Quadrifrons, ein Durchsgangsbogen mit vier Fronten, und die Kirche S. Maria in Cosmedin, an der Piazza della Bocca della Verita. Über die Palatinische Brücke, den alten Pons Aemilius, gelangen wir auf die andere Tiberseite, wo namentlich die Kirche S. Maria in Trastevere bemerkenswert ist. Auf die Ostseite zurückkehrend, statten wir dem Aventin und der aus dem 5. Jahrhundert stammenden Kirche S. Sabina einen Besuch ab. In dem ehemals dazu gehörenden Palast begründete der spanische Mönch Dominicus den Orden der Dominikaner; ein uralter Orangenbaum, der sich hier befindet, soll von diesem Dominicus gepflanzt worden sein. Südwestlich von dem Aventin, ziemlich nahe dem Flusse, erhebt sich der 35 m hohe Monte Testaccio, der „Scherbenberg", ganz aus antikem Scherbenschutt bestehend; von da geniefsen wir einen Ausblick auf den protestantischen Kirchhof und die Cestiuspyramide. Darauf schreiten wir durch die Porta S. Paolo und gehen ein Stück auf der ehemaligen Via Ostiensis nach Süden, an der u. a. die Cestiuspyramide und die Kirche S. Paolo fuori le mura unser Interesse erregen. Zur Porta S. Paolo zurückkehrend, gelangen wir in östlicher Richtung gehend längs der Aurelianischen Mauer zur Porta S. Sebastiano, der ehemaligen Porta Appia, in deren Nähe sich der aus Travertinquadern errichtete Drususbogen befindet Wir verfolgen nun die berühmte Via Appia ein Stück in südlicher Richtung und sehen u. a. die Kirche Domine quo vadis, das Grabdenkmal der Caecilia Metella sowie zahlreiche mehr oder weniger gut erhaltene Reste antiker Grabmäler, die teilweise noch jetzt von grofsem Umfange sind. Damit fand die „Wanderung durch Rom und seine nächste Umgebung" ihren Abschlufs. Die ganze Vorführung, die in zwei Abenden etwa 225 Bilder umfafste, bot fast ausnahmslos ausgezeichnete, mit aller Sorgfalt hergestellte Bilder, die wohl im Stande waren, den Zuschauern eine deutliche Vorstellung sowohl von der ewigen Stadt selbst als auch von dem unerschöpflichen Reichtume an alten architektonischen und plastischen Kunstwerken, die sie enthält, zu verschaffen. Der Vortragende hat sich mit seiner Arbeit ein hervorragendes Verdienst erworben, das auch von Seiten der Zuhöhrerschaft durch lebhaften Beifall anerkannt wurde. Mit dieser „Wanderung durch Rom" fand der Cyklus der Vorträge, den die Geographische Gesellschaft in diesem Winter veranstaltete, einen würdigen und sehr befriedigenden Abschlufs.

Geographische Litteratur.

Der Kilimandjaro. Reisen und Studien von Prof. Dr. Hans Meyer. Mit 4 Tafeln in Farbendruck, 16 Tafeln in Lichtdruck, 20 in Buchdruck, 2 farbigen Originalkarten und 103 Textbildern. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin 1900. 25 ℳ.

Unter den diesmal zur Besprechung vorliegenden Werken verdient Hans Meyers Kilimandjaro nach Wert, Inhalt und äufserer Ausstattung an erster Stelle genannt zu werden, eine Prachtleistung im wahren Sinne des Wortes. Nach der eigenen Erklärung des Verfassers ist sein Buch eine Jubiläumsausgabe,

insofern am 11. Mai 1848 der deutsche Missionar Johann Rebmann den Schneeberg Kilimandjaro entdeckt hatte und 50 Jahre später, im Sommer 1898, Hans Meyer mit seiner dritten Kilimandjaroreise die allgemeine Erforschung des ostafrikanischen Bergriesen zum Abschlufs gebracht hat. Für seine Darstellung hat der Verfasser, dessen Name mit dem höchsten Berge Afrikas unauslöschlich und für alle Zeiten verbunden sein wird, die Form der fortlaufenden Reiseschilderung gewählt, weil innerhalb einer solchen Umrahmung die Beobachtungen über die Natur des Landes und seiner Bewohner verhältnifsmäfsig am anziehendsten und und anregendsten zum Ausdruck gebracht werden können. Nur die beiden Hauptergebnisse seiner Untersuchungen, den Gebirgsbau und die Vergletscherung des Kilimandjaro, sind in zwei selbständigen Kapiteln behandelt und daraus dann allgemeine Folgerungen auf die Natur des Vulkanismus und auf das Wesen der Glazialzeiten gezogen worden, die über den Rahmen einer Reiseschilderung weit hinausgehen.

An verschiedenen Stellen des Buches sind koloniale Betrachtungen und Erörterungen eingeflochten, deren Leitmotiv darin besteht, dafs die physisch-geographische Erforschung des Landes die einzig sichere Grundlage für die praktische Kolonisation bilde, da sich eben die Natur des Landes keinen Zwang anthuen lasse. Bemerkenswert sind z. B. auch die Sätze, die H. Meyer auf S. 287 schreibt Es heifst da wörtlich: „Dafs wir kolonisieren können, haben wir in den wenigen Jahren unserer Kolonialgeschichte bewiesen. Thatsächlich hat kein anderes kolonisierendes Volk in so kurzer Zeit so viel Gutes zu stande gebracht, wie Deutschland trotz grofser Schwierigkeiten und vieler mifsglückter Experimente in Ostafrika . . . Es geht mit festen sichern Schritten vorwärts; mit froher Zuversicht sehe ich in seine Zukunft."

Wie bereits angedeutet, ist die äufsere Ausstattung von Meyers Kilimandjarowerk eine wahrhaft prächtige und glanzvolle. Die zahlreichen Bilder, deren Reproduktion durchaus auf der Höhe der Zeit steht, beruhen gröfstenteils auf den eigenen photographischen Aufnahmen des Reisenden und den an Ort und Stelle gemachten Skizzen seines künstlerischen Begleiters, des Malers Ernst Platz, der auch die Vorlagen zu den farbigen Darstellungen gemacht hat. Unter den Karten verdient die grofse Karte des Kilimandjaro, unter Benutzung alles vorliegenden Materials gezeichnet von Paul Straufs im Mafsstabe 1 : 100 000, eine nachdrückliche Hervorhebung; sie zeigt mit entschiedener Schärfe, was bisher in der topographischen Erforschung des Bergriesen und seiner Umgebung geleistet worden ist und was noch zu thun übrig bleibt. Indem wir allen bei der Herstellung des herrlichen Werkes beteiligten Personen unsere volle Anerkennung aussprechen, in erster Linie natürlich dem Verfasser, wünschen wir ihm eine möglichst weite Verbreitung.

Indische Gletscherfahrten. Reisen und Erlebnisse im Himalaja von Dr. Kurt Boeck. Mit 3 Karten und 6 Situationsskizzen und mit 4 Panoramen, 50 Separat- und ca. 150 Textbildern nach photographischen Aufnahmen des Verfassers. Stuttgart und Leipzig, Deutsche Verlagsanstalt. 1900. Broschiert 9 ℳ; auch in 18 Lieferungen zu 50 Pfg.

Der Verfasser, der sich durch Aufsätze und Vorträge in weiteren Kreisen vorteilhaft bekannt gemacht hat, schildert in dem vorliegendem Werke die vier Reisen, die er in dem letzten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts in dem höchsten Gebirge der Erde gemacht hat. Über Zeylon fuhr er, in Begleitung des Gletscherführers Hans Kerer aus Kals, zum ersten Male Anfang 1890 nach

Kalkutta und der Hügelstation Dardschiling. Alle Versuche, von hier aus in das Alpenland Sikhim einzudringen, stiefsen zunächst wegen des kaum beendigten Sikhim-Krieges der Engländer auf unüberwindliche Schwierigkeiten; ebenso wurde ihm die Erlaubnis zum Betreten des für Europäer streng verschlossenen Himalaja-Königreichs Nepal verweigert, und erst gelegentlich seiner vierten Reise gelang es ihm, auch den zentralen Nepal-Himalaja zu besuchen. Dr. Boeck reiste daher von Dardschiling nach dem weiter westlich gelegenen Almora, der letzten englischen Garnison in Kumaon. Von dort aus durchwanderte er während des Sommers 1890 die hart an der tibetischen Grenze gelegenen merkwürdigen Alpenländer Kumaon und Gharwal, wobei er Höhen bis zu 20000 Fufs erstieg. Durch kaum bekannte Schluchten und auf hohen Gletscherpässen gelangte er hier an die verschiedenen Seiten des Hauptstockes dieses Gebirgsteiles, der im Kanda Devi 25000 Fufs (7826 m) gipfelt, sowie in das Gangesquellgebiet; auf tibetischem Gebiete weiter zu reisen war wegen des erwähnten Krieges zwischen England und Tibet um den Besitz von Sikhim unmöglich. Im Herbst 1890 kehrte der Reisende nach Dardschiling zurück; diesmal setzte er die Bereisung der Sikhim-Alpen durch, in denen er glücklich bis auf die Gletscher des Kanschendschunga vordrang. An diese erste Reise schlossen sich drei andere Expeditionen an, die sich auf weitere Teile des Himalaja bezogen.

Somit hat Dr. Boeck das Himalajagebirge an zwei weit auseinander liegenden Stellen von durchaus verschiedenen Eigenschaften durchwandert. Während in Sikhim Eingeborene von mongolischer Rasse und lamaitischer Religion leben, sind die Bewohner des westlichen Zentralhimalaja in Kumaon arischen Stammes und Vertreter des brahminischen Hindutums und gerade durch diese gewaltigen Gegensätze sind seine Alpenreisen besonders lehrreich und fesselnd, zumal da der Verfasser über eine lebendige, nicht selten humoristische Schreibweise verfügt und den Leser für das ferne Gebiet zu interessieren versteht. Boecks Schilderungen sind zwar zunächst für das grofse Publikum bestimmt und die persönlichen Erlebnisse nehmen darin einen breiten Raum ein, aber auch der Fachmann, namentlich der Alpinist, wird aus gewissen Stellen mancherlei lernen können. Einen besondern Vorzug des nobel ausgestatteten Werkes bilden die meist sehr guten Autotypien, die nach den photographischen Aufnahmen des Reisenden hergestellt sind; namentlich gilt dies von denjenigen Bildern, die sich auf die wunderbare Hochgebirgswelt des Himalaja beziehen; hervorgehoben seien in dieser Beziehung das Rundbild des Kumaon-Himalaja, die verschiedenen Bilder vom Monschapu-Gletscher, die herrlichen Ansichten der Everest-Gruppe, der Kanschendschunga-Gruppe und ihrer Nachbargipfel. Wir empfehlen daher das Werk unsern Lesern auf das angelegentlichste.

Franz Kaulen, Assyrien und Babylonien nach den neuesten Entdeckungen. 5. Aufl. Mit 98 Bildern, einer Inschriftentafel und 2 Karten. Freiburg i. B., Herder, 1899.

Der Umstand, dafs Kaulens Werk über die alten Kulturländer Mesopotamiens bereits in fünfter Auflage vorliegt, spricht von selbst für seine Tüchtigkeit und überhebt uns der Aufgabe, hier näher auf den Inhalt und die Darstellungsweise des Buches einzugehen; die blofse Anzeige genügt.

Jahrbuch der Astronomie und Geophysik, enthaltend die wichtigsten Fortschritte auf den Gebieten der Astrophysik, Meteorologie und physikalischen Erdkunde. Unter Mitwirkung von Fachmännern herausgegeben von Dr. Hermann J. Klein. X. Jahrgang 1899. Mit sieben Tafeln in Schwarzdruck. E. H. Mayer, Leipzig 1900.

Kleins Jahrbuch der Astronomie und Geophysik erfreut sich wegen seines reichen und zuverlässigen Inhaltes in Fachkreisen eines wohlbegründeten Ansehens, bietet es doch eine vollständige Übersicht aller Leistungen auf den Gebieten der in dem Titel genannten Wissenschaften; es dient daher in erster Linie zur Orientierung; aber auch für eingehendere Studien bietet es Gelegenheit und Veranlassung.

A. Herrich, Galizien und Nordostungarn, Mafsstab 1 : 600 000. Glogau, Carl Flemming. Preis 2 *M*.

Die Karte bietet bezüglich des Geländes ein ansprechendes Bild Galiziens und Nordostungarns; ihr Hauptwert aber liegt in der Darstellung der Orte und der Verkehrswege. Sie kann daher allen empfohlen werden, die in die Lage kommen, jene Gebiete zu bereisen.

Robert von Lendenfeld, die Hochgebirge der Erde. Mit Titelbild in Farbendruck. 148 Abbildungen und 15 Karten. Freiburg i. Br., Herder, 1899. 14 *M*., geb. 17 *M*.

Die Hochgebirge der Erde darzustellen, ist eine sehr wichtige und anziehende Aufgabe, aber sie ist auch mit mannigfachen Schwierigkeiten verbunden, namentlich wenn ein mäfsiger Raum zu Gebote steht und wenn man bedenkt, dafs der Erforschungszustand bei den einzelnen Hochgebirgen doch ein sehr ungleichmäfsiger ist. Bei der Beurteilung eines derartigen Unternehmens wird man diese Sachlage im Auge behalten müssen. Die vorliegende Arbeit des namentlich durch seine Reisen in Neuseeland bekannt gewordenen Herrn R. von Lendenfeld vermag nach Umfang und Behandlungsweise zwar nicht alle Anforderungen, die man an eine Hochgebirgskunde zu stellen hat, zu erfüllen, aber sie bietet in ihrer Weise doch ein ansprechendes und lehrreiches Bild der grofsartigsten Erscheinungsformen unserer Erdoberfläche. Das Werk zerfällt in zwei Hauptteile von verschiedener Ausdehnung. Der erste oder allgemeine Teil behandelt auf etwa 70 Seiten den Aufbau, die Modellierung, die Gestaltung und Verbreitung der Hochgebirge sowie das Leben in denselben. Der zweite oder spezielle Teil schildert auf etwa 400 Seiten die einzelnen Hochgebirge, die in acht Gruppen angeordnet sind. Diese sind: I. das Westende der mediterranen Hauptkette (Atlas, spanische Gebirge, Pyrenäen); II. die Alpen, III. der Apennin, die Pannonischen, Pontischen und Iranischen Gebirge; IV. der Himalaya und die centralasiatischen Gebirge; V. die vorderasischen Gebirge; VI. die mittel- und südafrikanischen, arabischen und indischen Gebirge; VII. die pacifische Hauptkette; VIII. die ostamerikanischen Gebirge. Unter allen den Gebirgen, die in den genannten acht Gruppen berücksichtigt sind, sind die europäischen Alpen am ausführlichsten bedacht worden, und das ist durchaus zu billigen, da sie eben am besten bekannt sind und einen Typus darstellen, von dessen Formen aus man sich in die fremden Gebirge am besten hineindenken kann. Der beigegebene bildliche Schmuck, meist in guten Autotypien bestehend, ist wohl geeignet, das geschriebene Wort zu ergänzen und in lebendige Anschauung umzusetzen. Die Karten, von der rühmlichst bekannten Geographischen Anstalt von Wagner u. Debes hergestellt, beziehen sich meist auf eng umgrenzte Gebiete und sind daher besonders wertvoll; wir nennen z. B. die Karten der Montblancgruppe, 1 : 100 000, des Aletschgletschers in demselben Mafsstabe, der Monterosagruppe, des Baltorogletschers, des Kilimandjaro und der Tasman-Gletscher in Neuseeland 1 : 250 000. Als Anhang ist eine Erklärung der mineralogischen, petrographischen und geologischen Bezeichnungen, zusammengestellt von A. Pelikan, beigegeben. Papier und Druck des Werkes sind vorzüglich.

Justus Perthes' Alldeutscher Atlas. 5 Karten mit 20 Nebenkarten der Hauptgebiete deutschen Lebens auf der Erde. Mit Begleitworten: Statistik der Deutschen. Unter Förderung des Alldeutschen Verbandes bearbeitet von Paul Langhans. Gotha, Justus Perthes. Geb. 1 ℳ.

Die neuzeitliche völkische Bewegung, die allerorten das Deutschtum durchzieht, hat der Verfasser zahlreicher Deutschtums-Karten in seinem vorliegenden neuesten Werke in knapper und übersichtlicher Weise veranschaulicht. Der Verbreitung der Deutschen über die Erde und dem Anteil des Deutschtums an der Bevölkerung derselben ist die erste Weltkarte gewidmet, die auch das fortwährend in Erweiterung begriffene Netz deutscher Dampferlinien, die deutschen Kirchengemeinden und Zeitungen u. a. m. enthält. Die Stellung des Deutschtums in Europa und im Morgenlande stellt die zweite Karte dar. Nebenkarten des Anteils der europäischen Staaten an der Volkszahl der Deutschen und des Deutschen Reiches einst und jetzt ergänzen die Angaben der Hauptkarte. „Deutsche und Undeutsche im Deutschen Reiche“ nennt sich das dritte Blatt des Atlas, das die Deutschen und fremden Volksstämme auch nach ihrem evangelischen oder katholischen Glaubensbekenntnis unterscheidet. Den Dänen in Nordschleswig, den Polen im Ruhrkohlengebiet und dem evangelischen Waisenhaus Neu-Zedlitz in Posen sind Nebenkarten gewidmet. Das vierte Blatt des Atlas führt uns in das von der Slawenhochflut umbrauste Österreich, zeigt uns die Verbreitung der „interessanten Völkerschaften“, die deutsche Kolonisation in Ungarn sowie in den Ostsee-Provinzen und Süd-Rufsland. Eine Übersicht über die Hauptsitze des Deutschtums Übersee endlich bietet das fünfte Blatt: über das Deutschtum in den Vereinigten Staaten, in Chile, Brasilien, Australien (mit den Samoa-Inseln) und in Südafrika hält die Karte Umschau. Die Begleitworte bringen eine erschöpfende Statistik des gesamten Deutschtums. Nach derselben giebt es jetzt gegen 85 000 000 Deutsche auf der Erde, von denen rund 30 000 000 Niederdeutsche sind.

Das Meer als Quelle der Völkergrösse. Eine politisch-geographische Studie von Dr. Friedrich Ratzel, o. ö. Professor der Geographie an der Universität zu Leipzig. Preis 1,20 ℳ. Verlag von R. Oldenbourg in München und Leipzig.

Unter den zahlreichen Schriften, welche der Erkenntnis von der Notwendigkeit einer stärkeren Seemacht für Deutschland im Volke Bahn brechen wollen, gebührt der vorliegenden Arbeit des berühmten Verfassers wohl besondere Beachtung.

In allgemein verständlicher Sprache, aber aus den Tiefen der wissenschaftlichen Grundlagen der von ihm neubelebten politischen Geographie schöpfend, und mit vollster Beherrschung des Beweismaterials, das die Geschichte aller zu historischer Bedeutung gelangten Staatengebilde vom Altertum bis zur Neuzeit liefert, zeigt der Verfasser, dafs, wie ein Grofsstaat ohne wirtschaftliche Weltinteressen undenkbar geworden ist, so auch ein Grofsstaat ohne ausgiebige Seemacht heute nicht mehr zu denken ist. Jedes grofse Volk und jeder mächtige Staat strebt ans Meer, und gerade das Meer wird im kommenden Jahrhundert die Völker auf Proben stellen, die an die Stelle vieler, heute hoch veranschlagten Unterschiede der Rasse und Kultur den einen grofsen Unterschied von stark und schwach setzen werden.

D. **G. Kurze, Samoa.** Das Land, die Leute und die Mission. Berlin, Martin Warneck. Geb. 3 ℳ.

D. Kurzes Buch über Samoa ist sehr zeitgemäfs. Es ist nicht nur der Missionsfreund und Missionskenner, der eine Bereicherung seiner Kenntnisse

durch Kurzes Arbeit zu erwarten hat. Viel gröſseren Gewinn hat vielleicht noch der Geschichtsfreund, der Kulturhistoriker, der Religionsforscher von dieser gründlichen Monographie. Eine kurze Nebeneinanderstellung der verschiedenen Kapitel-Überschriften mag eine Vorstellung von dem Inhalt des Buches geben. Es schildert: 1) Eine Rundfahrt durch den Samoa-Archipel. 2) Die Götter der alten Samoaner. Opfergebräuche. 3) Die samoanische Küche und Gastfreundschaft. 4) Die Landestracht der Samoaner. 5) Kindheitstage und Jugendzeit des Samoaners. Tätowierungsgebräuche. 6) Hochzeit und Ehe. Dorfjungfrauen. 7) Krankheit und Sterben. Das Totenreich. 8) Die Kriegführung in alten Zeiten. 9) Vergnügungen und Lustbarkeiten. 10) Das Haus des Samoaners. 11) Der Einzug des Evangeliums in Samoa. 12) John Williams zweite Missionsreise nach Samoa. 13) Weiſse und braune Lügenpropheten. 14) Die Christianisierung Samoas durch die Londoner Mission. 15) Ein Besuch im Missionsseminar zu Malna. 16) Die Organisation der Londoner Missionsgemeinden. 17) Andere Missionen im Samoa-Archipel. 18) Licht und Schatten in den samoanischen Christengemeinden.

Spezialkarte der Samoa-Inseln nebst Übersicht der Veränderungen der Besitzverhältnisse in der Südsee nach dem neuen deutsch-englischen Abkommen. Mit statistischen Begleitworten. Bearbeitet mit Benutzung bisher noch unveröffentlichter Quellen von Paul Langhans. Gotha, Justus Perthes. Preis 1 *M*.

Wie groſs die deutschen Interessen auf Samoa sind, geht aus dieser Karte hervor. Gleich bei der Besitzergreifung des Deutschen Reiches wurde hier eine Spezialkarte der Hauptinsel Upolu im Maſsstabe der deutschen Generalstabskarte (1 : 100 000) geboten. Ermöglicht wurde die Herstellung in so groſsem Maſsstabe durch die Benutzung der Katasteraufnahmen des Grundbesitzes der Deutschen Handels- und Plantagengesellschaft der Südsee-Inseln zu Hamburg, deren Archive ebenso wie die der auf den Inseln wirkenden Missionsgesellschaften das bisher noch unveröffentlichte Material lieferten. Auſser Spezialkarten der Samoa-Inseln, sowohl der deutschen wie der Nordamerika zugefallenen, bietet das prächtig ausgestattete Blatt eine vollständige Übersicht über die politischen Veränderungen, welche das neue deutsch-englische Abkommen in der Südsee geschaffen hat. Die vom Deutschen Reich an England abgetretenen Inseln Choiseul und Isabel, die Aufteilung des früheren neutralen Gebietes an England, Nordamerika und das Deutsche Reich, die deutsche Hauptstadt Apia und die deutsche Marinestation Saluafata, Vergleiche der Gröſsen und Entfernungen mit solchen im Deutschen Reiche machen das Kartenbild zu einem so vielseitigen und erschöpfenden Gemälde der Vorgänge in der Südsee, wie es bisher auch nicht entfernt zur Verfügung stand. Langhans hat auch dieser Karte des neuesten deutschen Schutzgebietes wie seiner Karte der Karolinen schnell orientierende Zahlennachweise über Veränderungen der Gröſse und Einwohner der Südsee-Kolonien, Handel, Schiffahrt, Finanzen, Missionswesen u. a. der Samoa-Insel beigegeben.

Adolf Fischer, Streifzüge durch Formosa. Mit einer Karte und über 100 Abbildungen nach Naturaufnahmen des Verfassers. Buchschmuck von dem japanischen Künstler Eisaku Wada. Berlin 1900. B. Behrs Verlag (E. Bock).

Reisebeschreibungen über Formosa sind bei der nicht gerade sehr umfangreichen Litteratur über diese Insel immer willkommen; die vorliegende kann

aber auf eine um so günstigere Aufnahme rechnen, weil der Besuch Herrn A. Fischers nach dem Besitzwechsel erfolgte und das Interesse an den dadurch hervorgerufenen Zuständen besonders lebhaft ist. Die eigentliche Reisebeschreibung zerfällt in sechs Abschnitte. Der erste enthält die Einleitung und die Reise nach Formosa, Kelung, Taipeh, Twatutia, Tamsui und Bangka. Der zweite führt den Leser nach Shinchiku, Bioretur und Tao, der dritte nach Tanran, Tansikak, Taiwan, Atammu, Polisha und Suishasee, der vierte über die Pescadoresinseln nach Amping, Tainan, Takao, Toko und Biorio. Der fünfte Abschnitt schildert den Besuch von Lilisha, Paroe und Tamari, der sechste endlich den Aufenthalt in Pilam, die Reise um die Südspitze und die Rückkehr nach Kelung. Demnach erhalten wir Berichte über den grösseren Teil der Insel; nur die Ostküste nördlich vom 23° n. Br. ist von dem Reisenden nicht besucht worden.

Was die Folgen des Besitzwechsels anbelangt, so liefsen Mifsgriffe und Mifserfolge der ersten Jahre unter japanischer Herrschaft die Ansicht aufkommen, dafs der Besitz Formosas ein Unglück für Japan sei. Denn bisher hat Japan unverhältnismäfsig viel Geld auf die Insel verwendet, doch wenig daraus gezogen. Dies wird sich nach Ansicht des Verfassers der „Streifzüge“ wohl in mancher Hinsicht bald ändern, da der jetzige Generalgouverneur Kodama eine Steuerreform inauguriert hat, die die gewünschten Einkünfte bringen soll; u. a. ist seit 1. Juli 1899 das Kamphermonopol eingeführt worden. Die einschneidendsten Reformen aber betreffen den Grundbesitz. Da unter chinesischer Herrschaft die Landausmessungen auf Formosa höchst unvollkommen waren, so sollen nun mit einem Aufwande von 3 Millionen Yen Aufnahmen im Mafsstabe 1:1200 gemacht werden, die genauen Aufschlufs über die Bodenbeschaffenheit, über Berge, Ackerland, Weide u. s. w. sowie über allen Grund und Boden, der der Regierung und dem Volke gehört, liefern werden. Formosa ist reich an Naturprodukten, wenngleich einige, wie z. B. der Kampher, bedeutend überschätzt wurden und sehr an Wert verloren haben. Aber grofse Ländereien fruchtbarsten Bodens sind noch nicht der Kultur gewonnen und, erst einmal bebaut, werden sie den Wert der Insel aufserordentlich steigern, von dem Wälderreichtum ganz zu schweigen. Um aber diese und andere etwa vorhandene Schätze zu heben, bedarf es industrieller Unternehmungen, die mit allen modernen Hülfsmitteln ausgestattet sein müssen, vor allen Dingen aber gute Verkehrsstrafsen, Flufsregulierungen, Hafenbauten und Eisenbahnen. Neueren Berichten zufolge bewilligte das japanische Parlament nach langen Kämpfen 2½ Millionen Yen für Eisenbahnbauten. Zuerst soll eine Linie von Takao nach Tainan eröffnet werden; hierauf ist eine nach der Südspitze der Insel geplant.

Mit dem Hinweis, dafs das Werk, dem wir die vorstehenden Sätze entnommen haben, sehr gut ausgestattet ist, empfehlen wir es gern unsern Lesern.

Friedrich Noack, Italienisches Skizzenbuch. 2 Bände. Stuttgart, 1900. J. C. Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger.

Die beiden Bände von Noacks Italienischem Skizzenbuch enthalten eine Sammlung von Aufsätzen, die der Verfasser seit einer längeren Reihe von Jahren in der Sonntagsbeilage der Kölnischen Zeitung veröffentlicht hat. Sie stehen also zu einander in keinem unmittelbaren Zusammenhange, bieten dafür aber, jeder für sich, den Vorzug formeller Abrundung. Im ersten Bande wird in 24 Abschnitten das Leben und Treiben Roms nach den verschiedensten Seiten auf Grund guter Beobachtungen und Quellenstudien geschildert. Der zweite

Band führt in seiner ersten Hälfte den Leser „kreuz und quer durch Italien“, in der zweiten Hälfte aber „übers Meer nach den Inseln und Nachbargestaden“, d. h. nach Sizilien, Sardinien und Tunis. Den vielen Freunden italienischen Landes und Volkes sowie denen, die das gelobte Land der Kunst und eines eigenartigen, wenn auch keineswegs durchaus gesunden Volkslebens zu besuchen gedenken, darf Noacks Skizzenbuch als eine anziehende und belehrende Lektüre unbedenklich empfohlen werden.

B. Schmidt, die Insel Zakynthos. Erlebtes und Erforschtes, Freiburg i. Br. Fr. Fehsenfeld, 1899.

Die von Prof. B. Schmidt veröffentlichte Schilderung der Insel Zakynthos oder Zante, der „Blume des Ostens“, beruht auf Studien, die teils in der Gelehrtenstube, teils an Ort und Stelle ausgeführt worden sind, wiewohl der Besuch des Verfassers im Anfang der sechziger Jahre, also vor nun beinahe vierzig Jahren, stattgefunden hat. Diese Art der Entstehung hat auch den Charakter des Buches bestimmt, das sich nicht als eine systematische Landeskunde giebt, wenngleich die verschiedensten Verhältnisse behandelt sind, sondern als eine Sammlung von Aufsätzen, die zu verschiedenen Zeiten geschrieben sind und daher einer gelegentlichen Ergänzung bedurften. Immerhin mufs man dem Verfasser für seine Arbeit Dank wissen, da sie eine hübsche Summe Material in bequemem Umfange darbietet.

Meine Reise nach den Färöern, von A. von Geyr-Schweppenburg, S. J. Mit Illustrationen und einer Karte. Paderborn 1900. Verlag von J. Esser. 65 S.

Das Schriftchen schildert Reisen nach den Färöern, die der Verfasser unternahm, um den dortigen Katholiken die Tröstungen der Kirche zu spenden. Da er aber auch manches erwähnt, das den Geographen interessiert, so weisen wir darauf hin. Dies gilt namentlich von den Mitteilungen des Verfassers über die Landesnatur, die Erwerbsquellen der Einwohner und den Fang des färöischen Walfisches oder Grindes (Phocaena globiceps), von dem jährlich etwa 2—3000 Stück erlegt werden. Die Grinde erscheinen in grofsen Herden, die man von der Seeseite aus mittels Kähnen umzingelt und langsam dem Lande zutreibt, wo sie stranden und von den dort wartenden Fischern mittels grofser Messer getötet werden.

Ein Sommer auf Island, von B. Kahle. Mit zahlreichen Illustrationen und einer Karte. Berlin, Verlag von Ad. Bodenburg, 1900.

Das gut ausgestattete und lebendig geschriebene Buch stellt sich die Aufgabe, auf Grund eigener Beobachtung und unter Benutzung fremden Materials etwaigen Besuchern der Insel als Führer zu dienen und den Isländern neue Freunde zu erwerben, die, kämpfend mit einer rauhen, unwirtlichen Natur, siegreich allen Schicksalsschlägen Widerstand geleistet, sich ihre Sprache in voller Reinheit bewahrt und ihr geistiges Leben zu hoher Blüte gebracht haben. Mit Rücksicht darauf hat sich der Verfasser bemüht, durch Heranziehung der Volksüberlieferung, durch Streifzüge in die alte Litteratur und Geschichte der Isländer, durch Vorführung von Dichtungen der neuesten Zeit dem Leser ein möglichst umfassendes Bild von dem geistigen Leben dieses merkwürdigen, hochbegabten Volkes zu geben. In diesen Darstellungen liegt auch der Hauptwert von Kahles Buch.

Dronke, die Eifel. Aus den nachgelassenen Papieren des Verfassers herausgegeben durch Schulrat Dr. K. Cüppers. Köln a. Rh. P. Neubner, 1900.

Der im Jahre 1898 verstorbene Direktor Dr. Dronke hat sich bekanntlich sowohl durch seine Bemühungen um die Hebung des geographischen Unter-

richts als auch namentlich durch seine Förderung der Kenntnis des Eifelgebirges unbestreitbare Verdienste erworben, wie er auch langjähriger Vorsitzender des Eifelvereins war. Bis in seine letzten Lebensjahre hatte er Material zu einer umfassenden Darstellung der Eifel und der Mosel gesammelt, ohne es druckfertig umarbeiten zu können. Der Schulrat Dr. K. Cüppers hat sich der dankenswerten Aufgabe unterzogen, den auf die Eifel bezüglichen Teil von Dronkes Stoffsammlung zu überarbeiten und herauszugeben. Das auf diese Weise entstandene Werk zerfällt in drei Abschnitte von ungleicher Länge. Der erste derselben, „Geographisches“ betitelt, behandelt die physikalische Geographie der Eifel, berücksichtigt aber zugleich deren Mineralwässer, Heilquellen und Rohprodukte, streift also die Wirtschaftskunde. Der zweite, verhältnismäfsig umfangreichste Abschnitt, befafst sich mit der Geschichte des Gebietes, teils in Form von historischen Überblicken, teils von Einzeldarstellungen, die sich auf die Klöster, die Territorien und Stände beziehen. Der dritte und zugleich kürzeste Abschnitt schildert das „Land in der Gegenwart“, d. h. die Bewohner und ihre Erwerbszweige.

Bezüglich der Bevölkerung mag bemerkt sein, dafs diese, vor der römischen Zeit, aus einer Mischung von Kelten und Germanen bestand. Die letzteren nahmen im Verlaufe der römischen Zeit Sprache und Kultur ihrer Besieger an; der körperliche Typus aber dürfte sich in den vier bis fünf Jahrhunderten bei der verhältnismäfsig geringen Zahl eigentlicher Römer, die sich im Lande niederliefsen und mit den vorhandenen Eingesessenen vermischten, nicht wesentlich verändert haben. Als dann zur Zeit der Völkerwanderung deutsche Stämme über das Land strömten und davon Besitz nahmen, zogen sich die Keltoromanen teilweise in die Hochthäler und die unwirtlicheren Teile des Gebirges zurück, wohin ihnen die neuen Einwanderer zunächst nicht folgten, teilweise aber wurden sie von den Deutschen aufgesogen; sie verloren ihre Sprache und Nationalität, gaben aber dafür den Eroberern ihre höhere Kultur. Neben den Deutschen, die im Laufe der Zeit die früheren Bewohner germanisiert haben, wohnen im Nordwesten, am Südabhange des Hohen Venns, im Gebiete der Warche und Arzel in geschlossener Masse die Wallonen, offenbar ein keltischer Stamm, der mit Romanen durchsetzt ist. Sie haben ihre eigene Sprache, ihre Charaktereigentümlichkeiten und ihre körperlichen Merkmale inmitten der deutschen Niederlassungen zu wahren gewufst.

Fr. Regel, Kolumbien. Berlin, Alfred Schall, 1899. 7. u. 8. Band der „Bibliothek der Länderkunde“, herausgegeben von A. Kirchhoff u. R. Fitzner.

Der Herr Verfasser, der vor einigen Jahren Kolumbien bereist und in der Geographischen Gesellschaft in Bremen auch über seine Forschungen und Erlebnisse berichtet hat, erfreut uns durch den vorliegenden Band mit einem Werk, das wegen des Reichtums seines Inhaltes und wegen der Sorgfalt der Bearbeitung bis auf weiteres die Hauptquelle geographischer Belehrung für den nordwestlichen Staat Südamerikas bilden wird.

Der gesamte Stoff ist unter zehn Kapitel verteilt. Diese sind: I. Lage und Begrenzung; II. Erforschungsgeschichte; III. Bodengestalt und Gewässer; IV. Klima; V. Pflanzen- und Tierwelt; VI. Bewohner; VII. Produktion des Landes; VIII. Gewerbe, Handel und Verkehr; IX. die politische Organisation; X. die Verteilung der Bevölkerung und die wichtigsten Siedelungen. Den Beschlufs bilden ein Verzeichnis der wichtigeren Schriften und Karten und ein ausführliches Register. Beigegeben ist weiterhin eine sehr grofse Zahl

charakteristischer Bilder, die zum Teil auf den eigenen Aufnahmen des Verfassers beruhen, sowie einige Textkarten und eine farbige Übersichtskarte im Mafsstabe 1 : 7 500 000. Die Ausstattung des Werkes ist ausgezeichnet.

Mit Rücksicht auf die zwischen Bremen und Kolumbien bestehenden Handelsverbindungen lassen wir diejenigen Bemerkungen folgen, die der Verfasser über den Aufsenhandel des Landes macht. Danach teilen sich in den Aussenhandel besonders England, Deutschland, Frankreich und die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Der Handel mit diesen Ländern ist im Verhältnis zur Bevölkerungszahl recht bedeutend, da die Gebirgsgegenden fast sämtliche Industrie-Erzeugnisse, deren sie bedürfen, aus dem Auslande beziehen, ja selbst einzelne Lebensmittel, wie namentlich Wein, amerikanisches Weizenmehl, Konserven, Kleiderstoffe und fertige Kleider, Werkzeuge und feinere Luxusartikel. Einzelne Grofsfirmen unterhalten Agenten; von Deutschland aus z. B. hat die Firma Kissing und Möllmann aus Iserlohn zwei Agenten, den einen in Bogotá für den Osten, den andern in Medellin für die mittleren und südlichen Teile des Landes. Andere Häuser schicken von Zeit zu Zeit ihre Reisenden nach den gröfseren Plätzen Kolumbiens.

Der wichtigste Gegenstand der Ausfuhr war bis vor Kurzem die Chinarinde; gegenwärtig setzt sie sich für die Ostkordillere aus den Smaragden von Huzo, aus Häuten und besonders aus Kaffee zusammen, den hauptsächlich die Gegend von Cúcuta, Ocaña, Bucaramanga liefert. Auch in den mittleren Teilen Kolumbiens wird der Kaffee immer wichtiger, zumal in Antioquia; hier ist seit alters die Produktion der Edelmetalle neben Häuten und Kaffee von grofser Bedeutung. Über die Gröfse der Ausfuhr lassen sich schwer der Wirklichkeit entsprechende Zahlenangaben machen, weil dieselbe auch über Maracaibo geht und hier mit der des westlichen Venezuela zusammengezählt wird. Die Hauptausfuhrplätze sind aber naturgemäfs Baranquilla und neuerdings wiederum auch Cartagena im Norden des Landes, für die südlichen Landesteile kommt namentlich Buenaventura am Stillen Ocean in Betracht.

Chr. Gruber, das Ries. Eine geographisch-volkswirtschaftliche Studie. Mit 2 Karten und 12 Bildern. Stuttgart, J. Engelhorn, 1899. Preis 10,50 ℳ.

Das Ries, die Einsenkung zwischen dem schwäbischen und fränkischen Jura, trägt alle Kennzeichen individueller Eigenart in unzweideutiger Weise und in wahrhaftem schulgerechten Sinne an sich und ist daher zu einer Sonderdarstellung in hohem Grade geeignet. Der Verfasser hat den Stoff mit grofser Liebe und Sorgfalt verarbeitet und ihn in fünf Teile zerlegt. Diese sind I. Lage und Eingrenzung der Rieslandschaft, II. Herleitung des Namens Ries, III. das Ries als geographische Individualität, IV. das Volk des Rieses und seine Siedelungen, V. die Erwerbsverhältnisse im Ries. Die beigegebenen Bilder beziehen sich auf Landschaften, Ortschaften und Volkstrachten. Von den Karten bietet die eine, im Mafsstab 1:75 000, ein schönes und genaues Bild des Ries, während die andere mehrere farbige Darstellungen zur Wirtschaftskunde des Gebietes enthält.

K. Bergmann, die Volksdichte der Provinz Starkenburg. Mit einer Karte. Stuttgart, J. Engelhorn, 1900. Preis 5,70 ℳ.

Auf Grund seiner eingehenden statistischen Untersuchungen kommt der Verfasser zu dem Ergebnis, dafs die grofse Verkehrsstrafse Frankfurt-Darmstadt-Heidelberg zwei verschiedene Gebiete trennt. Das westliche derselben, die Rheinebene und die westliche Mainebene umfassend, ist, von einzelnen Teilen abgesehen,

schwach und mittelstark bevölkert. Das östliche Gebiet begreift den Odenwald und die Mainebene. Von dieser ist der Odenwald schwach und mittelstark bevölkert, der östliche Abschnitt der Mainebene dagegen hat eine sehr dichte Bevölkerung, die durch die grofsen Industriestädte Frankfurt, Offenbach und Hanau hervorgerufen wird. Nach dem Maine hin findet ein allmähliges Anschwellen der Bevölkerung statt. Die Karte, auf der diese Resultate eingetragen sind, ist im Mafsstab 1:25000 sehr schön ausgeführt.

A. Sartorius von Waltershausen, die Germanisierung der Rätoromanen in der Schweiz. Mit einer Karte. Stuttgart, J. Engelhorn, 1900. Preis 5,20 *M.*

Die Rätoromanen bilden eine interessante Volksenclave des Kantons Graubünden, die im Laufe der letzten Jahrzehnte allmählig abnimmt und germanisiert wird. Während nämlich im Jahre 1850 noch 42439 Rätoromanen vorhanden waren, ergab die Zählung vom Jahre 1888 deren nur 37036. Dieser Rückgang findet nach den Ausführungen noch beständig statt und hat im wesentlichen wirtschaftliche Gründe. Voraussichtlich werden schon nach Verlauf der kommenden 20 Jahre gewisse Gebiete, die auf der beigegebenen Karte in entsprechender Weise hervorgehoben sind, germanisiert sein. Was die rätoromanische Sprache anbelangt, so wird sie in Graubünden in zwei Hauptformen gesprochen, erstens in derjenigen des Bündner Oberlandes, d. h. des Vorderrheinthales mit mehreren Seitenthälern und einiger ihm nahen Gebiete, und zweitens in der des Engadins und einiger sich ihm anschliefsenden Gebiete wie des Münsterthales, des oberen Albulathales und des Oberhalbsteins. Die erstere Hauptform, Romonsch oder Romantsch genannt, gliedert sich wieder in zwei Arten, das Sürselvische und das Subsylvanische. Die zweite Hauptform ist das Ladinische, das als besonderer Dialekt auch in Tirol besteht. Noch mehrere Unterabteilungen lassen sich bei genauer Durchforschung aufstellen, und es ist sogar behauptet worden, dafs jedes Thal oder selbst jeder gröfsere Thalabschnitt seine eigene Mundart besitzt. Auf der beigegebenen Karte sind die sprachlichen Verhältnisse des Kantons Graubünden in sehr klarer Weise zum Ausdruck gebracht.

Die Tropische Agrikultur. Ein Handbuch für Pflanzer und Kaufleute von **Heinrich Semler.** Zweite Auflage. Unter Mitwirkung von Prof. Dr. **O. Warburg** und **M. Busemann** bearbeitet und herausgegeben von Dr. **Richard Hindorf.** Zweiter Band. Wismar, Hinstorff'sche Hofbuchhandlung, Verlagsconto 1900. 15 *M.*

Mit grofser Freude begrüfsen wir das Erscheinen des zweiten Bandes von H. Semlers tropischer Agrikultur in zweiter Auflage, jenes hochwichtigen Werkes, das nicht nur für den Pflanzer und Kaufmann, sondern auch für den Geographen und Volkswirtschaftler eine grundlegende Bedeutung besitzt.

Der vorliegende zweite Band behandelt sieben Gruppen von Kulturpflanzen und pflanzlichen Erzeugnissen der tropischen und subtropischen Gebiete, nämlich die Südfrüchte, die Handelsrinden (Kork, Chinarinde, Seifenrinde), die Gewürze, die Öle, die Farb- und Gerbstoffe, Kautschuk und Guttapercha und die Wurzeln. Für die Gründlichkeit der Neubearbeitung bürgen schon die Namen des Herausgebers und seiner Mitarbeiter. Herr Busemann hat die bei den einzelnen Erzeugnissen wiederkehrenden Abschnitte über Erzeugung, Handel und Verbrauch (also die Statistik) fast gänzlich neu bearbeitet und dermafsen erweitert, dafs sie ein bis auf die letzten Jahre reichendes umfassendes Material über die weltwirtschaftliche Bedeutung der einzelnen Produkte darbieten.

Herr Prof. Warburg hat die botanischen Bemerkungen bei vielen Kapiteln ergänzt und berichtigt, aufserdem aber gewisse Abschnitte wie über den Muskatbaum, die ätherischen Öle, Kautschuk und Guttapercha und Wurzelfrüchte allein bearbeitet. In den Kapiteln über Fette und ätherische Öle sind nunmehr fast alle für den Welthandel augenblicklich in Betracht kommenden fett- und öl-liefernden Pflanzen zusammengestellt worden. Durch diese und andere Hinzufügungen ist die zweite Auflage des vorliegenden Bandes etwa um den vierten Teil des Umfanges der ersten Auflage gewachsen.

Allen unsern Lesern, insbesondere aber den kaufmännischen Mitgliedern unserer Geographischen Gesellschaft, empfehlen wir die Neuauflage von Semlers tropischer Agrikultur auf das angelegentlichste.

Handels- und Machtpolitik. Reden und Aufsätze im Auftrage der „Freien Vereinigung für Flottenvorträge", herausgegeben von G. Schmoller, M. Sering, A. Wagner. Stuttgart 1900. J. G. Cottasche Buchhandlung Nachfolger. Zwei Bände.

Als der von dem deutschen Reichstage jetzt beschlossene Entwurf eines Gesetzes zur Verstärkung der Kriegsflotte veröffentlicht wurde, begründeten zahlreiche Schriftsteller, Künstler, Gelehrte aus allen Teilen des Reiches eine „Freie Vereinigung für Flottenvorträge"; sie wollten in Wort und Schrift für die ihnen gemeinsame Überzeugung eintreten, dafs eine bedeutende Vermehrung unserer Streitkräfte zur See erforderlich sei, um dem deutschen Volke die errungene politische und wirtschaftliche Stellung, die Bedingungen für eine glückliche Zukunft, ja den Fortbestand als einer unabhängigen Nation zu sichern.

In den zwei vorliegenden Bänden sind einige noch nicht anderwärts im Wortlaut veröffentlichte Vorträge und Aufsätze der Mitglieder der genannten Vereinigung einem weiteren Kreise zugänglich gemacht worden: der Reinertrag der Veröffentlichung wird dem Deutschen Flottenverein zufliefsen. Die beiden Bände enthalten neun Reden und Aufsätze, und zwar

I. Die wirtschaftliche Zukunft Deutschlands und die Flottenvorlage. Von G. Schmoller.
II. Die Entwicklung des wirtschaftlichen und geistigen Horizontes unserer Nation. Von K. Lamprecht.
III. Die Seefahrt im Leben der Völker. Von R. Ehrenberg.
IV. Weltpolitik und Sozialreform. Von E. Franke.
V. Deutschland und der Weltmarkt. Von P. Voigt.
VI. Die Handelspolitik der Grofsstaaten und die Kriegsflotte. Von M. Sering.
VII. Die Flottenverstärkung und unsere Finanzen. Von A. Wagner.
VIII. Die Entwicklung und Bedeutung der deutschen Reederei. Von E. v. Halle.
IX. Deutschlands Interessen in China. Von H. Schumacher.

In dem wir die in Rede stehende Publikation sowohl wegen ihres bedeutsamen Inhaltes als auch wegen ihres guten Zweckes bestens empfehlen, sei daran erinnert, dafs der Vortrag über Deutschlands Interessen in China von H. Schumacher im Anfang dieses Jahres in unserer Geographischen Gesellschaft gehalten wurde und damals grofsen Beifall fand. Es dürfte daher viele unserer Leser interessieren, hier den Wortlaut jenes Vortrages veröffentlicht zu finden.

Meyers Reisebücher. Leipzig, Bibliographisches Institut. In neuen Auflagen liegen die folgenden Reisebücher vor:

Dr. Th. Gsell Fels „Italien in sechzig Tagen", 6. Auflage, bietet nur so viel, als bei gleichmäfsiger Verteilung des gegebenen Zeitraums (die

längste Dauer der italienischen Rundreisebillets) wirklich gesehen werden kann. Deshalb ist auch der Hauptton der Führung sehr verständigerweise auf diejenigen Städte und Gegenden gelegt, welche von allen Touristen besucht zu werden pflegen, und hier gelangt vor allem wiederum dasjenige einläfslicher zur Darstellung, was Italien Eigentümliches und in besonderer Vorzüglichkeit bietet. Ausführlicher als in andern Reisebüchern sind indessen in dem vorliegenden Buch die Baulichkeiten. Skulpturen und Bilder geschildert, die den Höhepunkt der italienischen Kunst repräsentieren, und die darum jeder Italienreisende sieht. Von der Redaktion ist nichts unterlassen worden, um alles das darzureichen, was zum unmittelbaren Verständnis eines Kunstwerkes nötig ist. Der kartographische Apparat umfafst nunmehr nicht weniger als 22 Karten und 38 Pläne und Grundrisse. Der Preis ist der alte geblieben, nämlich 9 ℳ.

„Meyers Deutsche Alpen“ zweiter Teil: Salzburg-Berchtesgaden, Salzkammergut, Giselabahn, Hohe Tauern, Unterinnthal, Zillerthal, Brennerbahn, Pusterthal und Dolomiten, Bozen. (Mit 26 Karten, 5 Plänen und 7 Panoramen.) — Preis geb. 4 ℳ. 50 ₰. 6. Aufl. — Die Neubearbeitung des zweiten Teils von seiten eines ausgezeichneten Alpenkenners beweist wiederum, mit welch' feinem Verständnis die Redaktion ihren Aufgaben begegnet, und wie sie um die Hochhaltung des Ansehens ihrer Führer unablässig besorgt ist. Das Buch wird heute nicht nur den Ansprüchen des Bergsteigers mehr und mehr gerecht, sondern es geleitet auch den gemächlichern Touristen zuverlässig zu allen den unerläfslichen Punkten und Sehenswürdigkeiten, die für eine zweckdienliche Bereisung jener touristischen Hauptgebiete nur irgendwie in Betracht kommen.

Paris und Nordfrankreich. Vierte Aufl. Mit 10 Karten und 30 Plänen 1900. Dieses Buch, zur rechten Zeit erschienen, um als Führer nach dem in diesem Jahre besonders stark besuchten Paris zu dienen und mit einer orientierenden Übersicht der Ausstellung versehen, umfafst aufser der Metropole, der allerdings der Löwenanteil des Werkes zufällt, die besuchenswertesten Städte des nördlichen Frankreichs mit den wichtigeren Anschlüssen an Belgien und Nordwestdeutschland. Besondere Berücksichtigung haben überall die durch die Ereignisse von 1870/71 geschichtlich berühmt gewordenen Gegenden gefunden, bei deren Schilderung der nationale Standpunkt gewahrt ist. Auf die zeitgemäfse Korrektur der Karten und Pläne ist die übliche Sorgfalt verwendet worden. So empfehlen wir Meyers „Paris und Nordfrankreich“ allen denen, die in die Lage kommen, diese Gebiete zu bereisen, ebenso den in gleichem Verlage erschienenen „Französischen Sprachführer“ von E. Polak, der sich sowohl durch sein Format als auch durch die Anordnung seines Inhaltes als ein praktischer Nothelfer erweisen dürfte.

Dresden, Sächsische Schweiz und Lausitzer Gebirge. Fünfte Auflage. Mit 9 Karten, 8 Plänen und 3 Panoramen. Vereinsbuch des Gebirgsvereins für die sächsische Schweiz. 1900.

Auch dieser Führer erscheint in berichtigter und erweiterter Gestalt. Neu aufgenommen ist z. B. die Beschreibung des Lausitzer Gebirges, des östlichen Nachbargebietes der Sächsischen Schweiz, das mit den aussichtsreichen Klingsteinbergen der Lausche und des Hochwaldes sowie mit dem reizvollen Oybin jährlich so viele Besucher anzieht.

Thüringen und der Frankenwald. Fünfzehnte Auflage. Bearbeitet unter Mitwirkung des Thüringerwald-Vereins. Mit 15 Karten, 9 Plänen und 1 Panorama. 1900.

Der Wegweiser durch den Harz, wohlgerüstet durch eine den modernen Ansprüchen durchaus angepafste Neubearbeitung, liegt in fünfzehnter Auflage vor. Die bei der vierzehnten Auflage neu aufgenommenen Ratschläge für Radfahrer, welche, den Angaben über Eisenbahnen; Wagenfahrten und Fufstouren entsprechend, den einzelnen Routen hinzugefügt worden sind, haben eine bedeutende Erweiterung gefunden durch die Beigabe von Reiseplänen für Radfahrer im Harz und ist auch die erst vor kurzem eröffnete Brockenbahn bereits in das dem Führer beigegebene Panorama vom Brocken farbig eingedruckt worden. Der Preis des Buches, dessen reicher kartographischer Apparat Hervorhebung verdient, beträgt 2 Mark.

Indianer und Anglo-Amerikaner. Ein geschichtlicher Überblick von Georg Friederici. Braunschweig, Fr. Vieweg u. Sohn, 1900. Preis 2 ℳ.

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gesetzt, eine Geschichte der Behandlung zu geben, die den Indianern durch die Anglo-Amerikaner widerfahren ist und auf zahlreiche Quellen sich stützend, will er den Beweis erbringen, dafs diese Behandlung eine ungerechte und teilweise unmenschliche war. Sein Gesamturteil in dieser Angelegenheit stimmt ungefähr mit dem überein, das der anglo-amerikanische Schriftsteller James Bryce in seinem Werke: „The American Commonwealth“ in folgender Weise zusammenfafst: „Die Behandlung der Indianer wirft kein gutes Licht auf das Verhalten der westlichen Grenzer, welche mit ihnen in Berührung kamen, und fast ebensowenig auf das Verhalten der Zentralregierung, deren Bemühungen, sie zu schützen, oft durch ihre eigene oder ihrer Agenten Schuld oder durch ihre eigene Energielosigkeit und mangelhafte Voraussicht vereitelt worden sind.“ Friedericis Schrift ist als ein beachtenswerter Beitrag zur Geschichte der Indianer in den Vereinigten Staaten anzusehen.

Eduard Hahn. Die Wirtschaft der Welt am Ausgange des neunzehnten Jahrhunderts. Heidelberg 1900.

Es ist kaum möglich, einem so vielseitigen Werke wie dem vorliegenden in einer kurzen Besprechung gerecht zu werden. Das Lob, das es in reichem Mafse verdient, ist freilich bald gespendet. Keiner, der das wirtschaftliche Leben der Gegenwart von einem umfassenden Standpunkte aus betrachten und die Kräfte dieses Lebens tiefer erkennen will, wird versäumen dürfen das Buch zu lesen und zu überdenken. Aber der Eindruck, den das Werk hinterläfst, trägt nicht den Charakter einfacher Zustimmung; so sehr die Darlegungen des Verfassers den Leser bestechen und mit sich fortreifsen, regen sie doch vielfach zu einem Widerspruch an, der zunächst meist nur dunkel empfunden wird und schwer in Worte zu fassen ist. Es wäre eine lohnende Aufgabe, das Hahnsche Werk in diesem Sinne eingehend zu untersuchen; an dieser Stelle mögen wenige Andeutungen genügen. Es mag vorweg bemerkt sein, dafs das Buch in zwei Hauptabschnitte zerfällt, deren erster die thatsächlichen Verhältnisse des Welthandels, der Industrie, der Landwirtschaft und der Spekulation schildert, während der zweite diesem im wesentlichen kritisch gehaltenen Teile positive Verbesserungsvorschläge gegenüberstellt.

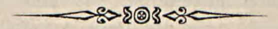
Der kritische Ton und die Schwarzmalerei sind charakteristisch für das Werk und eine der Hauptursachen, warum ein gewisses Mifstrauen im Leser erweckt wird: Das Bild kann nicht ganz richtig sein, das Licht als Gegensatz

des Schattens ist zu sparsam vertreten. Das wirkt um so bedenklicher, als unsere Zeit denn doch bei allen Nachtseiten eine Periode ist, an deren Lebenskraft man sich erfreuen kann; ist es doch eben diese Lebenskraft, die Krankheitskeime selbst zerstört und auch schwere Krisen überwinden hilft. Das Werk Hahns leidet unter dem sonst günstigen Umstand, dafs es die Frucht zehnjähriger Arbeit ist: Die Anschauungen, aus denen heraus es entstanden ist, liegen ebenfalls zehn Jahre zurück, und doch ist gerade das letzte Jahrzehnt bedeutsam durch die Wandlungen, die sich in den Ansichten über die Lebensfähigkeit der heutigen Gesellschaft und Wirtschaft vollzogen und selbst die berufsmäfsigen Schwarzmaler unserer Zustände, die Socialdemokraten, tief beeinflufst haben. Die zahllosen düsteren Prophezeiungen, die den baldigen Zusammenbruch der Gesellschaft oder wenigstens die Zerreibung des Mittelstandes und die einer zunehmenden Verelendung der Massen verkündeten, haben sich schlecht bewährt, und ihnen gegenüber hat eine neue Richtung unter der Führung Julius Wolfs gezeigt, dafs der Gesellschaftskörper so gut wie der des Menschen gegen Schädlichkeiten ankämpft und Heilprozesse einleitet. Manche Behauptung Hahns ist denn auch bereits durch die Thatsachen widerlegt, z. B. die, dafs unsere Zustände uns nicht gestatten, einen eigenen Kunststil zu entwickeln. Dabei sind wir in Wahrheit gerade jetzt in eine jener frischen, für den Beobachter, der nicht verknöchert oder ohne Kunstsinn ist, wunderbar anregenden und erfreulichen Periode eingetreten, in denen ein neuer Stil, der Ausdruck einer neuen Zeit, sich zum Leben durchringt. Die spöttische Anmerkung Hahns über moderne Möbel ohne Stil kann diese Thatsache nicht aus der Welt schaffen. Das ist ein kleiner Zug, aber er ist bezeichnend für die ganze Zeit wie auch für Hahns Auffassung der Daseinsfragen. Veraltet mutet auch schon der Kampf gegen die liberale Phrase an, der so häufig hervortritt. Der unklarste Teil des Buches endlich ist der Abschnitt über den „Generationsgedanken“, der wohl ein Ableger des berühmten Bastianschen Völkergedankens ist. Es scheint ein Hauch Bastianscher Verworrenheit über diesen Seiten zu schweben, deren eigentlicher Sinn nicht recht verständlich wird.

Alle diese Einwendungen können das grofse Verdienst des Werkes nicht schmälern, dessen Kern sich vielleicht in die Worte fassen läfst, dafs hier zum ersten Male eine Darstellung der weltwirtschaftlichen Probleme unter Herbeiziehung ethnographischer und geschichtlicher Thatsachen versucht ist. Leider sind die Grundlagen noch zu ungenügend; wie sehr es namentlich an Arbeiten über die Wirtschaft der Naturvölker und selbst der älteren Kulturvölker fehlt, wird dem Verfasser, der auf diesem Gebiete selbst eine äufserst dankenswerte Thätigkeit entfaltet hat, besser als andern bekannt sein. Insofern ist der kritisch-polemische Ton des Hahnschen Werkes, der sonst von grofsem Nutzen sein mag, nicht vorteilhaft, da vor der Hand noch die möglichst unbefangene Beleuchtung der Thatsachen Not thut. Stil und Ton des Buches sind übrigens an sich interessant, da sie die Vorbilder verraten, an denen sich Hahn vorzüglich gebildet hat: Nicht umsonst eröffnet ein Ausspruch Carlyles das Werk; in manchen Wendungen meint man den grofsen Schotten zu hören, wie er dem Industrialismus seiner Zeit einen Spiegel vorhält und mit erhabenem Spott Vergangenheit und Gegenwart an einander mifst. Daneben aber klingt zuweilen die feinere, ruhigere Ironie Viktor Hahns durch, der in seinen „Kulturpflanzen und Haustiere“ als unmittelbarer Vorgänger Hahns gelten darf. H. S.

Oberbayern, München und bayerisches Hochland, bearbeitet von Prof. Dr. M. Haushofer. Velhagen & Klasing, Leipzig. 1900. 3 *M*.

Allen Freunden feinsinniger Naturschilderung, die eine wissenschaftliche geographische Grundlage nicht vermissen läſst, wird dieser Band willkommen sein. Nach allgemeiner geographischer, geschichtlicher und volkskundlicher Übersicht erfahren die einzelnen Landschaften eine eingehende Würdigung. Von der Bier- und Kunststadt München geht unsere Fahrt durch die gewellte grüne Moränenlandschaft, an die glänzenden Alpenseen, bis hinauf zu den zackigen Gipfeln der bayerischen Alpen. Das Buch ist mit 102 Abbildungen nach photographischen Aufnahmen und einer farbigen Karte von Oberbayern ausgestattet.



Druck von Carl Schünemann, Bremen.

Die Geographische Gesellschaft in Bremen

(der frühere Verein für die Deutsche Nordpolarfahrt)

verfolgt laut § 2 ihres bei Veränderung des Namens am 29. Dezbr. 1876 angenommenen Statuts den Zweck, geographische Forschungen und Kenntnisse zu fördern und darauf gerichtete Bestrebungen zu unterstützen. Die Gesellschaft, welche die Rechte einer juristischen Person besitzt, sucht diesen Zweck in erster Linie durch die Anregung, die Unterstützung und die Leitung von Entdeckungs- und Forschungsreisen, sowie durch die Verwertung der Ergebnisse derselben zu erreichen (§ 3 des Statuts). Sie veranstaltete bisher fünf wissenschaftliche Reisen (nach Ost-Grönland 1869/70, nach West-Sibirien 1876, nach den Küstengebieten des Berings-Meeres, sowie nach Alaska 1881/82, nach Spitzbergen 1889 und nach den Vereinigten Staaten von Amerika 1898) und veröffentlichte die Ergebnisse derselben durch Berichte und einige gröſsere Reisewerke; die mitgebrachten Sammlungen einiger der gröſseren Reisen wurden an mehrere wissenschaftliche Anstalten des In- und Auslandes überwiesen.

Mehrfach veranstaltete die Gesellschaft auch geographische Ausstellungen: eine „Westsibirische Ausstellung“ 1877, eine „Argentinische Ausstellung“ i. J. 1884 und zwei andere gröſsere bei Gelegenheit der Nordwestdeutschen Industrieausstellung in Bremen im Jahre 1890 und bei der Tagung des XI. Deutschen Geographentages in Bremen 1895.

Der Zweck der von der Gesellschaft herausgegebenen Zeitschrift „Deutsche Geographische Blätter“ ist die Förderung geographischer Kenntnisse und die Pflege der Länder- und Völkerkunde mit besonderer Berücksichtigung des Wirtschaftslebens; dieselbe wird jedem Mitgliede kostenfrei zugesandt.

Die Bibliothek der Gesellschaft (im Städtischen Museum) ist den Mitgliedern an den Vortragsabenden von 7—8 Uhr zugänglich.

Der Jahresbeitrag der Mitglieder beträgt 15 Mark; Anmeldungen zur Mitgliedschaft sind gefälligst an den Vorsitzer Herrn **Hermann Melchers**, Bremen, Knochenhauerstr. 45, zu richten.

Aus Anlafs der von der **Geographischen Gesellschaft in Bremen** ausgeführten Forschungsreisen erschienen folgende Schriften:

1) Die zweite deutsche Nordpolfahrt in den Jahren 1869 und 1870 unter Führung von Kapitän Karl Koldewey. 2 Bände: Erster Band: Erzählender Teil. Zweiter Band: Wissenschaftliche Ergebnisse mit zahlreichen zum Teil farbigen Illustrationen und mehreren Karten. Leipzig, 1873, 74.
2) Die zweite deutsche Nordpolarfahrt in den Jahren 1869 und 1870. Von Dr. O. Finsch und Dr. M. Lindeman. Volksausgabe. Leipzig, 1875. 2. Aufl. 1882.
3) Reise nach Westsibirien im Jahre 1876. Von Dr. O. Finsch. 2 Bände. Berlin, 1879.
4) Reise des Dampfers „Louise“ von der Weser nach dem Jenissei 1881. Bericht von Karl Graf von Waldburg-Zeil-Syrgenstein. (Deutsche Geogr. Blätter, V. Bd. 1882.)
5) Die Tlinkit-Indianer. Von Dr. Aurel Krause. Jena, 1885.
6) Bericht über die von der Geographischen Gesellschaft in Bremen veranstaltete Forschungsreise in das europäische Eismeer (Dr. Kükenthal und Dr. Walter). Von Prof. Dr. Willy Kükenthal. (Deutsche Geogr. Blätter, XIII. Bd. 1890.)
7) Wirtschaftsgeographische Reise durch die Vereinigten Staaten. Von Dr. A. Oppel. (Deutsche Geogr. Blätter, XXI. Bd. 1898.)